Das Recht des deutschen Eisenbahnfrachtbriefs.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Emil Bauer

Referendar in Blasewitz.

ACAD.
LAND.BAT.
BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1910.

Meinen lieben Eltern gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Einleitung.

§ 1. Geschichtlicher Überblick 1
§ 2. Rechtsquellen und Anwendungsgebiet 3
§ 3. Der Eisenbahnfrachtvertrag 6

B. Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs im Verhältnis zwischen Eisenbahn und Absender.

§ 4. Die Form 9
§ 5. Der Inhalt 11
§ 6. Die Haftung 22
§ 7. Die Beweiskraft 27

C. Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs im Verhältnis zwischen Eisenbahn und Empfänger.

§ 8. Die privatrechtliche Bedeutung 32
§ 9. Die prozessuale Bedeutung 44
§ 10. **D. Die rechtliche Natur des Eisenbahnfrachtbriefs** 45
§ 11. **E. Besonderheiten des durchgehenden Frachtbriefs im Samtfrachtrecht** . 49

Literaturverzeichnis.

Bach, Eisenbahnfrachtrecht und Gütertarifwesen. Vorträge. Stuttgart 1907.
Blume, Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 23. 12. 1908 nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen. Berlin, Guttentag, 1909.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.
Deutsche Juristenzeitung. 1900.
Düringer u. Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch. Kommentar. Bd. 2 1901, Bd. 3 1905. Mannheim.
Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899. 2. Aufl. Berlin 1901.
Eger, Das deutsche Frachtrecht. Bd. 1—3. 2. Aufl. Berlin 1888.
Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.
Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 3. Leipzig 1885.
Fritsch, Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und im Deutschen Reiche. Berlin 1906. (Die Eisenbahnen Bd. 19.)
Gareis, Das deutsche Handelsrecht. Lehrbuch. 6. Aufl. Berlin 1899.
Goldmann, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Bd. 3 1901.
Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Stuttgart 1892.
Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Neue Folge Bd. 36. Stuttgart 1902.
Heckhausen, Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Diss. Freiburg 1900.
Hellwig, Die Verträge auf Leistung an Dritte. Leipzig 1899.
Henrici, Die Zwangsvollstreckung in Wertpapiere. Heft 3 der zivilprozeßrechtlichen Forschungen, herausgegeben von Dr. Schmidt. 1908.
Hertzer, Handkommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung. Berlin 1902.
Jäckel, Das deutsche Frachtbriefrecht. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1905.
Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1908.
Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. 1. 12. Aufl. Berlin 1904.
Nitzsche, Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1906.
Recht, Rundschau für den deutschen Juristenstand.
Reisenrath, Über die Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Diss. Rostock 1905.
Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.
Seuckpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Des Verkehrsrechts Bd. 5. Berlin 1909.
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. Berlin 1906—1909.
Thöl, Das Handelsrecht. Bd. 3: Transportrecht. Leipzig 1880.

A. Einleitung.

§ 1.

Geschichtlicher Überblick.

I. Für den Handel, der die Gesamtheit der Geschäfte darstellt, welche den Austausch der Güter vermitteln oder die Vermittlung befördern, ist der Transport Lebensbedingung. Der Frachtverkehr ist die Lebensader des Handels. Er bringt die Güter an den Ort ihrer Verwertung. Er vermittelt im ursprünglichsten Sinne den Austausch der Güter.

Der Bedeutung des Frachtverkehrs für den Handel entsprechend sollte man meinen, daß auch das Frachtrecht im Handelsrecht von jeher einen hervorragenden Platz eingenommen habe. Indessen kennt das römische Recht ein besonderes Frachtrecht überhaupt nicht. Es war zur Zeit des alten Römerreichs zu einer besonderen Regelung des Frachtverkehrs kein Bedürfnis vorhanden. Der Geschäftsherr zog selbst aus zum Einkauf der Waren oder er schickte seine eigenen Leute, seine Sklaven. Es wurde wohl auch, wie noch im Mittelalter, der Transport als die Arbeit des Händlers angesehen, die wesentlich ihn zum Verdienste berechtige (vgl. Goldschmidt, Handb. § 41, 2). Den Anforderungen, die der Kaufmann damals an das Recht stellte, genügten die bestehenden Rechtsgebilde. Locatio conductio operarum et rerum, mandatum, negotiorum gestio, receptum, auch locatio conductio operis ließen sich je nach Lage des Falles anwenden. Erst das Ende der Sklaverei, die für den unfruchtbaren Norden notwendige Intensität des Handelsgewerbes, die Unsicherheit und Ausgedehntheit der Handelswege, die infolge der Verlegung des Schwerpunktes des Handels nach den nordischen Ländern zum größeren Teile über Land führten, bedingten eine weitere Arbeitsteilung im Handelsverkehr und schufen selbständige Frachtfuhrleute. Damit war die Möglichkeit zur Schaffung und Entwicklung eines selbständigen Frachtrechts gegeben. Bereits Bartolomaeus de Saliceto († 1412) berichtet von der wichtigsten Eigentümlichkeit des Frachtrechts, dem Frachtbriefe (vgl. Heckhausen § 1). Mit der Zeit bildet sich die Ausstellung eines Frachtbriefs zur Handelsgewohnheit aus.

Jacques Savary (1675) teilt in „Le parfait négociant ou instruction générale pour ce qui regarde le commerce des marchandises de France et de pais étrangers“ ein Frachtbriefformular mit. Ein Frachtbrief aus dem Jahre 1695, ausgestellt in Lüneburg, wird von Goldschmidt (Handb. Bd. 1, 2 S. 736) wiedergegeben. Der Holländer Bartels (1696) meldet uns, daß die Ausstellung eines „vrachtbriefs“ im Verkehr üblich sei.

Die Handelsgesetzgebung erachtet noch lange Zeit hindurch den Frachtbrief als rechtlich bedeutungslos, wendet aber zumeist dem Frachtgeschäft besondere Aufmerksamkeit zu und schafft besondere Bestimmungen zur Regelung desselben, so ordonnance de commerce (1673) und das allgem. Landrecht für die preußischen Staaten (1794) in Teil II, 8 §§ 2452—2464: „Von den Fuhrleuten“. Der code de commerce (1807) bezeichnet den Frachtvertrag als espèce du louage d'ouvrage et d'industrie und legt zum ersten Male dem Frachtbrief größere Bedeutung bei. Er stattet ihn durch Art. 101 „la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier“ mit konstitutiver Wirkung aus. Die deutschen Landesgesetze schließen sich diesem Vorbild nicht an. Sie bringen nur dispositive Vorschriften über den Frachtbrief (vgl. Goldschmidt, Handb. Bd. 1, 2 S. 734).

II. Die Umwälzung, die die Erfindung der Dampfmaschine im Handelsverkehr hervorrief, lenkte auch das Frachtrecht in neue Bahnen. Hatte das Seefrachtrecht schon seit alten Zeiten eine eigene Entwicklung genommen, so zweigte sich jetzt vom Landfrachtrecht das Eisenbahnfrachtrecht ab, das, bald dem Landfrachtrecht entfremdet, ein Teil des neuentstandenen Eisenbahnrechts wurde.

Die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts bezw. des Handelsrechts der einzelnen Staaten, in denen das gewöhnliche Landfrachtgeschäft seine Regelung gefunden hatte, galten zwar auch für die Eisenbahn, enthielten aber durchweg nicht zwingendes Recht. Die prinzipiellen Unterschiede zwischen den gewöhnlichen Frachtführern und den Eisenbahnen bedingten eine besondere Regelung des Eisenbahnfrachtgeschäfts. Die Eisenbahnverwaltungen halfen sich zunächst selbst, indem sie sich die Vertragsfreiheit zunutze machten und Lokal-(Spezial-, Verbands-, Betriebs-)Reglements aufstellten, in denen sie die Bedingungen bekannt gaben, unter welchen sie sich vertragsbereit erklärten. Diese waren nicht Rechtsregeln und erlangten nur Geltung durch ihre Aufnahme in jeden einzelnen Vertrag als Vertragsbestandteil. Die monopolartige, autonome Machtstellung der Eisenbahnen führte weiter zur Notwendigkeit gesetzlicher Regelung des Eisenbahnfrachtgeschäfts

(vgl. Eger, EVO. S. 21). Dies geschah in deutschen Landen zum ersten Male durch die Art. 422—431 a. HGB. (1861—1863).

In Beachtung dieser gesetzlichen Vorschriften vereinbarten die deutschen Eisenbahnverwaltungen die Vereinsreglements für den Personen- und Güterverkehr v. 1. 3. 1865. Nachdem durch Art. 4 Nr. 8 u. Art. 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes diesem die Aufsicht und Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen übertragen worden war, erließ er das Eisenbahnreglement v. 10. 6. 1870, an dessen Stelle nach Errichtung des Deutschen Reichs das vom Bundesrat erlassene Betriebsreglement v. 22. 12. 1871 trat. Es bildete, nachdem es auch in Bayern eingeführt war, eine einheitliche Verwaltungsvorschrift für das ganze Deutsche Reich. Es wurde bald durch das Betriebsreglement v. 11. 5. 1874 ersetzt.

III. Durch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. 10. 1890 erfuhr das Frachtrecht eine weitere bedeutsame Entwicklung. Es führte in Deutschland zu dem Erlaß der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands v. 15. 11. 1892. Auch diese Verkehrsordnung war nur Verwaltungsvorschrift für die Eisenbahnen, als solche aber bindend.

IV. Das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897, das am 1. 1. 1900 in Kraft trat, bringt das Handelsfrachtrecht mit den Grundsätzen des neuen Bürgerlichen Gesetzbuchs in Einklang und widmet dem Eisenbahnfrachtgeschäft einen besonderen Teil (Buch 3 Abschn. 7: „Beförderung von Gütern und Personen auf Eisenbahnen"). Vor allem verleiht es durch §§ 454, 471 der am 1. 1. 1900 in Kraft getretenen Verkehrsordnung v. 26. 10. 1899 den Charakter einer Rechtsordnung.[1]) Dadurch erfuhr das Landfrachtrecht einen bedeutsamen Fortschritt. An die Stelle der Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899 ist nunmehr die am 1. 4. 1909 in Kraft getretene Eisenbahnverkehrsordnung v. 23. 12. 1908 getreten mit gleichem Charakter als Rechtsverordnung.[2])

§ 2.

Rechtsquellen und Anwendungsgebiet.

I. Das Gebiet des Eisenbahnfrachtbriefs bildet der Eisenbahnfrachtvertrag. Für diesen gelten heute folgende gesetzlichen Bestimmungen:

1. das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897, insbesondere dessen Abschn. 6 u. 7 des 3. Buchs (§§ 425—452, 453—473);
2. die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.) v. 23. 12. 1908;

---

[1]) And. M. Laband in DJZ. 1900 Nr. 24.
[2]) vgl. Begr. z. 4. Entw. der EVO. v. 23. 12. 1908.

3. das Bürgerliche Gesetzbuch, insbesondere §§ 631—651;
4. das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. 10. 1890 nebst den beiden Zusatzübereinkommen v. 16. 6. 1898 und v. 19. 9. 1906.

II. Die zu I, 4 bezeichneten Übereinkommen begründen ein internationales Frachtrecht, in dem der durchgehende internationale Frachtbrief zur Anwendung kommt. Auf ihn soll sich die gegenwärtige Betrachtung nicht erstrecken. Das Internationale Übereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staats auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche in die Liste der dem Internationalen Übereinkommen unterworfenen Bahnstrecken aufgenommen sind (Art. 1 J. Ü.). Zur Erleichterung des Grenzverkehrs können aber nach dem Schlußprotokolle unter gewissen Voraussetzungen Güterssendungen, die aus dem Gebiete des einen Vertragsstaates in das des anderen übergehen oder das Gebiet des anderen Vertragsstaates nur transitieren, von der Anwendung des Internationalen Übereinkommens ausgenommen werden.

Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 23. 12. 1908 und die §§ 453 bis 472 HGB. gelten auf allen dem öffentlichen Verkehre (bezw. Güterverkehre) dienenden Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands für alle Transporte, die nicht dem Internationalen Übereinkommen unterliegen.[1])

Auf Kleinbahnen[2]) findet die Eisenbahnverkehrsordnung keine Anwendung. Für sie gelten lediglich Handelsgesetzbuch und subsidiär Bürgerliches Gesetzbuch. Soweit das Handelsgesetzbuch auf die Eisenbahnverkehrsordnung verweist, treten an deren Stelle die von den Kleinbahnverwaltungen aufgestellten Beförderungsbedingungen, die aber, wenn auch das Handelsgesetzbuch sie als ohne weiteres maßgebend bezeichnet, wie die oben § 1 Ziff. II erwähnten Betriebsreglements nur dadurch Geltung erlangen, daß sie in jeden einzelnen Vertrag aufgenommen werden. Unabänderlich behalten jedoch die §§ 432 Abs. 1, 2, 438, 439, 453 mit der in § 473 Abs. 2 getroffenen Abänderung, 455—470 HGB. auch für die Kleinbahnen Geltung, insoweit die durch sie begründeten Ver-

---

[1]) Näheres s. Fritsch S. 527 Anm. 6.

[2]) Die Hauptbahnen (Vollbahnen) und die Neben-(Sekundär-)bahnen nennt man Großbahnen zum Unterschied von den Kleinbahnen. Erstere müssen normalspurig, letztere können auch Schmalspurbahnen sein. Die Festsetzung, welche Linien dem Kleinbahnverkehr dienen sollen, unterliegt der Entscheidung der Landesaufsichtsbehörde, jedoch nur so lange, als nicht das Reich von seinem Rechte nach Art. 4 Ziff. 8, Art. 45 RV. Gebrauch macht (vgl. Eger, EVO. S. 7 f.).

pflichtungen der Eisenbahn nach § 471 HGB. nicht durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden können.[3]) Der Frachtvertrag, auf Grund dessen die Kleinbahn Güter zur Beförderung übernimmt, untersteht daher in erster Linie den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und trägt anderen rechtlichen Charakter als der aus der Eisenbahnverkehrsordnung hervorgehende eigentliche Eisenbahnfrachtvertrag. Dementsprechend ist auch der Frachtbrief des Kleinbahnverkehrs nicht als Eisenbahnfrachtbrief im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung zu bezeichnen und muß hier unerörtert bleiben.

III. Das Verhältnis der für den Eisenbahnfrachtbrief maßgebenden Rechtsquellen zueinander gestaltet sich folgendermaßen. An erster Stelle stehen die zwingenden Normen des Handelsgesetzbuchs gemäß § 471 Abs. 1; dann kommen die mit zwingender Kraft ausgestatteten Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung; ihnen folgen, soweit nicht vertragliche oder gewohnheitsrechtliche Abweichungen bestehen, die dispositiven Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung und des Handelsgesetzbuchs Buch 3 Abschn. 7, sodann subsidiär die des Handelsgesetzbuchs Buch 3 Abschn. 6 und des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Die durch die Vorschriften des § 432 Abs. 1, 2 und der §§ 438, 439, 453, 455—470 HGB. begründeten Verpflichtungen der Eisenbahn können durch die Eisenbahnverkehrsordnung nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden (§ 471 HGB.). Wohl aber vermag die Eisenbahnverkehrsordnung diese Verpflichtungen der Eisenbahn zu erweitern. Sollte die Eisenbahnverkehrsordnung Bestimmungen enthalten, die der Vorschrift des § 471 Abs. 1 HGB. zuwiderlaufen, so sind sie nichtig.

§ 471 Abs. 2 Satz 2 HGB. bestimmt weiter, daß auch Vereinbarungen, die mit den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung in Widerspruch stehen, nichtig sind. Auch hier sind nur die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung gemeint, die nach der Eisenbahnverkehsordnung selbst oder nach dem Handelsgesetzbuch zwingender Natur sind. Solche Vorschriften können weder zugunsten noch zuungunsten eines der Vertragsteile abgeändert werden. Darüber hinaus bestimmt aber § 471 HGB., daß auch die durch dispositive Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung begründeten Verpflichtungen der Eisenbahn durch Verträge weder ausgeschlossen noch beschränkt werden können. Eine Erweiterung solcher Verpflichtungen der Eisenbahn dagegen erscheint möglich, wenn sie zur Ausschließung des Konkurrenzwettstreites von allen

---

[3]) vgl. Düringer-Hachenburg Note II, 2 zu § 473.

der Eisenbahnverkehrsordnung unterstehenden Eisenbahnen allen Frachtberechtigten, zu deren Gunsten eine solche Verpflichtungserweiterung wirken kann, gewährt wird.[4])

§ 3.

Der Eisenbahnfrachtvertrag.

I. Unter dem gewöhnlichen Landfrachtvertrag versteht man den gegenseitigen Vertrag, durch den sich der eine Teil verpflichtet, eine bestimmte Beförderung von Gütern zu Lande auszuführen, während der andere Teil zu einer Gegenleistung, insbesondere zur Zahlung der Fracht verpflichtet wird (§ 425 HGB.; §§ 631 ff. BGB.).[1]) Wer es gewerbsmäßig übernimmt, solche Beförderungen auszuführen, ist Landfrachtführer. § 1 Abs. 2 Ziff. 5 HGB. erklärt den gewerbsmäßigen Betrieb des Frachtgeschäfts zum Grundhandelsgeschäft. Der Landfrachtvertrag unterliegt aber auch dann den handelsrechtlichen Vorschriften, wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften bezieht, in einem einzelnen Falle die Beförderung von Gütern zu Lande auszuführen übernimmt (§ 451 HGB.). Für den Eisenbahnfrachtvertrag gilt die gleiche Begriffsbestimmung, nur ist hier Frachtführer der Eisenbahnunternehmer, und zwar nur er. Wenn ein anderer Kaufmann im einzelnen Falle oder auch gewerbsmäßig die Ausführung von Eisenbahntransporten übernimmt, etwa dadurch, daß er verspricht, für die Ausführung durch die Eisenbahn frachtführermäßig haften zu wollen, so kommen nicht die Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechts zur Anwendung.

II. Der Frachtvertrag ist ein Werkvertrag. Die Güterbeförderung, zu der sich der Frachtführer verpflichtet, stellt einen durch Arbeit herzustellenden Erfolg dar (§ 631 BGB.). Er ist weiter nach den heute allgemein anerkannten Ergebnissen der von Hellwig vorgenommenen Untersuchungen ein Vertrag zugunsten eines Dritten, wenn der Empfänger ein anderer ist als der Absender. Der Empfänger erwirbt einen Anspruch unmittelbar durch den Abschluß des Vertrags zwischen Absender und Frachtführer. Das Recht des Empfängers erhält zwar erst dann endgültige Wirksamkeit, wenn das Verfügungsrecht des Absenders erloschen ist. Es besteht aber schon kraft des Abschlusses des Vertrags von der Ankunft des Gutes an neben dem des Absenders.[2])

---

[4]) So wohl auch Eger, EVO. Einl. S. 37 f. und Senckpiehl S. 30; and. M. Staub S. 1906 und Cosack S. 390.

[1]) So Gareis, Lehrb. S. 637.

[2]) Senckpiehl S. 276 f.; and. M. Blume § 73 Anm. 1.

Der gewöhnliche Landfrachtvertrag ist formloser Konsensualkontrakt. Der Eisenbahnfrachtvertrag dagegen ist erst dann abgeschlossen, wenn die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat. Zu seiner Entstehung ist die Übergabe des Gutes und des Frachtbriefes wesentlich. Er ist daher ein Realkontrakt. Da der Frachtbrief an gewisse Formvorschriften gebunden ist, könnte man den Eisenbahnfrachtvertrag auch einen Formalkontrakt nennen. Aber der Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrags selbst ist von der Einhaltung bestimmter Förmlichkeiten nicht abhängig. Die Ausstellung des formgebundenen Frachtbriefs ist nur regelmäßige Voraussetzung des Vertragsschlusses,[3]) von der nach § 55 Abs. 5 EVO. die Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts in gewissen Fällen sogar Befreiung gewähren kann.[4]) Solche Verträge sind auch Eisenbahnfrachtverträge, ohne daß die Übergabe eines Frachtbriefs nötig wäre. Unter die Formalkontrakte läßt sich daher der Eisenbahnfrachtvertrag nicht einreihen.[5])

Diese Scheidung ist nicht unwesentlich, insbesondere für das pactum de paciscendo. Hat die Eisenbahn einmal das Gut mit einem vorschriftswidrigen Frachtbrief oder ohne Frachtbrief zur Beförderung angenommen, so liegt möglicherweise ein Vorvertrag vor, auf Grund dessen die Eisenbahn vom Absender die Beseitigung des Mangels im Klagewege verlangen könnte. Das könnte sie grundsätzlich nicht, wenn der Eisenbahnfrachtvertrag ein Formalkontrakt wäre. Die Anwendung des § 426 Abs. 1 HGB. setzt den Abschluß des Frachtvertrags voraus.

Eine weitere Folge ist die Zulässigkeit der Unterschrift des Eisenbahnbeamten, wenn er in Vollmacht des Absenders den Frachtbrief ausfüllt. Es bildet kein Hindernis, wenn der Beamte oder die Versandexpedition auch in der Unterschrift das Auftragsverhältnis zum Ausdruck bringt und für den Absender unterschreibt. Die Bestimmung des § 181 BGB. steht nicht entgegen. Die Eisenbahnverkehrsordnung durchbricht den im § 126 BGB. aufgestellten Grundsatz. Der Absender braucht die Namensunterschrift nicht eigenhändig zu vollziehen; aller Art Druck, Stempel usw. (§ 56 Abs. 1 Ziff. o und Abs. 10 EVO.) ersetzen die handgezeichnete Unterschrift mit einer dieser völlig gleichen Wirkung (s. unten § 5 II zu o). Von einem schriftlichen Vertrage im landläufigen Sinne kann man schon deshalb beim Eisenbahnfrachtvertrag nicht reden.

---

[3]) And. M. Thöl Bd. 3 S. 171; Lehmann S. 880.

[4]) Leichen und lebende Tiere werden auf Beförderungsschein, nicht auf Frachtbrief befördert.

[5]) And. M. die meisten (vgl. Eger, EVO. S. 275; Staub S. 1906; Lehmann S. 880; Rosenthal S. 52; Heckhausen S. 13).

Die Eisenbahnverkehrsordnung hütet sich auch, zu sagen, daß der Frachtvertrag der Schriftform bedürfe (§ 61 Abs. 1 EVO.). Der Schwerpunkt liegt nicht in der Schriftform, sondern darin, daß der Absender den Frachtbrief übergibt. Der Ansicht Egers (EVO. S. 255), daß der expedierende Beamte die Unterschrift nicht für den Absender leisten könne, weil er beim Abschluß des Vertrags nicht beide Teile gültig vertreten dürfe, ist daher nicht zuzustimmen. Wenn der Eisenbahnbeamte den Frachtbrief ausfüllt und ihn für den Absender unterschreibt, vertritt er weder die Eisenbahn noch den Absender beim Vertragsschluß. Er hilft dem Absender nur den Abschluß des Vertrags zu ermöglichen. Die Ausstellung des Frachtbriefs ist eine Vorbereitungshandlung zum Vertragsschluß. Die von der opinio communis bisher aufgestellte Forderung, daß die Versandexpedition den Frachtbrief nicht für den Absender unterschreiben, wohl aber im übrigen ausfüllen dürfe, verstößt geradezu gegen das Gebot der Gerechtigkeit; denn sie erschwert dem Absender den Nachweis, daß sein Bevollmächtigter den Frachtbrief ausgestellt habe.

B. Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs im Verhältnis zwischen Eisenbahn und Absender.

§ 4.

Die Form.

I. Der Eisenbahnfrachtbrief muß in die in §§ 55, 56 Abs. 5 EVO. vorgeschriebene äußere Form gekleidet sein unter Beobachtung der „denkbar schärfsten Formenstrenge" (so Senckpiehl S. 214). Die Fassung des § 55 Abs. 1: „Jede Sendung muß von einem Frachtbriefe begleitet sein, der für gewöhnliches Frachtgut dem Muster der Anlage D, für Eilgut dem Muster der Anlage E zu entsprechen hat" läßt darüber keinen Zweifel übrig. In seiner gesamten äußeren Erscheinung nach Größe des Formats, Druckschrift, Reihenfolge und Fassung der Worte, Liniierung, Art des Papiers muß jeder Frachtbrief dem Muster der Anlage D oder E gemäß dem Stande der Reproduktionstechnik vollkommen entsprechen.[1]) Sogar auf die Form des starkumrahmten Teiles, der hauptsächlich für die Eintragungen der Eisenbahn vorgesehen ist, hat der Absender zu achten. Andernfalls kommt ein Eisenbahnfrachtvertrag nicht zustande. Auch die Eisenbahn ist an die Formvorschrift gebunden. Sie kann nur durch Annahme eines formrichtigen Frachtbriefs einen Frachtvertrag schließen. Keineswegs wird ein Formular dadurch, daß es den Prüfungsstempel einer inländischen Eisenbahn trägt, zur rechtsgültigen Grundlage des Eisenbahnfrachtbriefs. Diese Stempelung geschieht zwar zum Nachweis, daß das Formular den gesetzlichen Vorschriften entspreche, hat aber lediglich die Bedeutung einer Verkehrserleichterung. Gegenbeweis ist zulässig. Die Eisenbahn begibt sich auch durch die Stempelung nicht der Einwendung, daß das Formular dem Muster der Anlage D oder E nicht entspreche.

Nach einer im Zentralbl. f. d. D. Reich 1909 S. 11 veröffent-

[1]) Zum Teil and. M. Eger, EVO. S. 251.

lichten Bekanntmachung des Reichseisenbahnamts v. 15. 1. 1909 dürfen die alten Formulare noch bis zum 31. 3. 1910 aufgebraucht werden. Dieses Entgegenkommen der Eisenbahn hat aber auf die Rechtsfolgen der Verwendung der alten Frachtbriefformulare keinen Einfluß. Ein Eisenbahnfrachtvertrag, der den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung zu unterstellen wäre, kommt trotz der Bekanntmachung des Reichseisenbahnamts nicht zustande, wenn nach dem Zeitpunkte des Inkrafttretens der neuen Eisenbahnverkehrsordnung ein altes Frachtbriefformular verwendet wird. Der Abs. 4 des § 2 EVO. will zwar das Reichseisenbahnamt mit bedeutenden Machtbefugnissen versehen und hat zu diesem Zwecke den Abs. 2 der Eingangsbestimmungen der alten Eisenbahnverkehrsordnung wesentlich abgeändert. Aber die Befugnisse des Reichseisenbahnamts sind dennoch beschränkt. Die Bestimmung über die Form des Frachtbriefs ist der Parteivereinbarung entzogen. § 55 EVO. enthält hinsichtlich der Form des Frachtbriefs zwingende Vorschriften. Vermag daher nicht einmal Parteiwille die Frachtbriefform zu ändern, so ist die Eisenbahn viel weniger zu einseitiger Abänderung befugt. Wollte man die Aufhebung des § 55 Abs. 1 u. 2 EVO. als eine vorübergehende Änderung einer einzelnen Vorschrift der Eisenbahnverkehrsordnung ansehen, so würde doch die Bekanntmachung des Reichseisenbahnamts bedeutungslos sein, selbst wenn sie im Einverständnis der beteiligten Landesaufsichtsbehörden geschehen wäre und man die Bestimmung des § 2 Abs. 4 Satz 1 EVO. für gültig erachtete.[2]) Denn die Verfügung müßte nach § 2 Abs. 4 Satz 2 EVO. im Reichsgesetzblatte veröffentlicht sein. Sie ist aber nur im Zentralblatt für das Deutsche Reich bekanntgemacht worden. Zudem kann eine Änderung, die für die Dauer eines vollen Jahres berechnet ist, unmöglich als vorläufige oder vorübergehende im Sinne dieses § 2 Abs. 4 bezeichnet werden. Das Reichseisenbahnamt führt die rechtsverbindliche Wirkung seiner Verfügung wohl auf die Ermächtigung des Bundesrats zurück. Die Ermächtigung des Bundesrats vermag aber der im Zentralblatte veröffentlichten Verfügung des Reichseisenbahnamts keine Gesetzeskraft zu verleihen. Denn abgesehen davon, daß es den Grundsätzen der Verfassung widerspricht, wenn der Bundesrat die ihm erteilte Delegation dem Reichseisenbahnamt weiter überträgt, so ist die Veröffentlichung der Verfügung im Reichsgesetzblatt unbedingtes Erfordernis.[3]) Die Verfügung enthält eine Gesetzesänderung und bestimmt, was an Stelle des § 55 EVO. Gesetz sein soll. Die Änderung muß daher

---

[2]) vgl. Reindl in EEE. Bd. 17 S. 75; Hertzer S. 2.
[3]) vgl. RG. Bd. 16 S. 212, Bd. 22 S. 254; and. M. RG. Bd. 48 S. 89.

gleich der Eisenbahnverkehrsordnung im Reichsgesetzblatte publiziert werden. Das ist aber unterblieben.

Die Bedenken, die früher schon gegen die Bestimmung des Abs. 2 der Eingangsbestimmungen der alten Eisenbahnverkehrsordnung bestanden,[4]) treten immer mehr hervor.[5])

Der Formstrenge untersteht auch die Vorschrift, daß alle Eintragungen im Frachtbriefe in deutscher Sprache abgefaßt sein müssen. Fremdwörter wird man im weitesten Sinne als zur deutschen Sprache gehörig betrachten müssen. Ohne Bedeutung ist, ob die Eintragungen durch Handschrift, Druck oder Stempel bewirkt werden (§ 56 Abs. 10 EVO.). Die allgemeinen Ausführungsbestimmungen schreiben für handschriftliche Eintragungen die Verwendung von Tinte vor. Wird dieser Vorschrift nicht entsprochen, so liegt dennoch ein formgültiger Frachtbrief vor. Die Eisenbahn kann aber die Ausfüllung des Formulars mit Tinte verlangen, da sie die Verwendung von Tinte durch den Tarif zur Vertragsbedingung gemacht hat.

Formelle Voraussetzung für Eilsendungen ist die Verwendung eines Eilfrachtbriefformulars mit rotem Streifen. Daher läßt sich eine gewöhnliche Fracht nur durch Abschluß eines neuen Frachtvertrags in eine Eilfracht umwandeln, soweit nicht auch die Tarifbestimmung entgegensteht, daß eine Sendung nicht nur auf einem Teile der Beförderungsstrecke als Eilgut befördert werden darf (§ 67 Abs. 2 allgem. Ausführungsbestimm.).

§ 5.

Der Inhalt.

Dem Inhalte, den der Eisenbahnfrachtbrief haben kann, sind durch § 56 EVO. bestimmte Grenzen gezogen. Er zerfällt in vorgeschriebene und zulässige Erklärungen; nach der negativen Seite ist er umgrenzt durch die Vorschrift, daß die Aufnahme anderer als solcher vorgeschriebener oder zulässiger Erklärungen ausgeschlossen ist (Abs. 9 § 56 EVO.).

I. Ist die Beobachtung der vorgeschriebenen Form — wie oben § 4 dargelegt — für den Eisenbahnfrachtvertrag von grund-

---

[4]) vgl. Eger, EVO. S. 9.

[5]) Die Entschuldigung, daß die Verkehrsentwicklung und die Verkehrssicherheit manchmal eine schleunige interimistische Regelung erheische, die den zeitraubenden verfassungsmäßigen Weg nicht gehen könne (s. v. d. Leyen, Neuerungen im Eisenbahnfrachtrecht des internationalen und des Binnenverkehrs, in Goldschmidts Zeitschr. f. d. ges. HR. 1909 Bd. 65), kann hier nicht gehört werden. Denn eine solche plötzlich aufgetauchte Notwendigkeit liegt nicht vor. Die Verkehrssicherheit wird durch die weitere Ausstattung der Machtbefugnisse des REA. gefährdet, nicht gefördert.

legender Bedeutung, so ist der Vorschrift über den Inhalt des Eisenbahnfrachtbriefs die gleiche Wirkung im allgemeinen nicht zuzusprechen. Eine ausdrückliche Bestimmung darüber, daß ein Eisenbahnfrachtvertrag nicht zustande komme, wenn der Frachtbrief irgendeine der vorgeschriebenen Erklärungen nicht oder eine unzulässige Erklärung enthalte, findet sich in der Eisenbahnverkehrsordnung nicht. § 56 Abs. 1 EVO. sagt nur: „Der Absender hat einzutragen" oder Abs. 9 a. a. O.: „Die Aufnahme anderer Erklärungen und die Beifügung anderer Schriftstücke sind unzulässig". § 55 Abs. 1 EVO. dagegen sagt bezüglich der Form: Der Frachtbrief hat dem Muster zu entsprechen. Hier wird die Gültigkeit des Frachtbriefs von der Form abhängig gemacht und der formelle Frachtbrief in Verbindung mit § 61 EVO. zur Voraussetzung des Vertrags erklärt. § 56 stellt dagegen in erster Linie die Pflicht des Absenders fest und normiert dadurch umweglich den Inhalt des Eisenbahnfrachtbriefs, ohne die vorgeschriebenen Erklärungen zu essentiellen Bestandteilen desselben zu erheben. Gerade daraus, daß die Form ausdrücklich für essentiell erklärt wird, wegen des Inhalts aber eine gleiche Bestimmung fehlt, läßt sich erkennen, daß ein Mangel des vorgeschriebenen Inhalts die Gültigkeit des Frachtvertrags nicht in Frage stellt.

Nur die im Vordruck der Formulare aufgenommenen Erklärungen sind vom Gesetze als wesentliche Form-, somit auch Inhaltsbestandteile erklärt worden (§ 55 EVO.). Ob und welche weiteren Erklärungen der Frachtbrief um seiner Existenz willen enthalten müsse, darüber enthalten weder Eisenbahnverkehrsordnung noch Handelsgesetzbuch Vorschriften. HGB. § 426 sagt nur: „der Frachtbrief soll enthalten".

In der Literatur herrscht über diese Frage große Meinungsverschiedenheit. Staub (S. 1853) überläßt die Entscheidung dem richterlichen Ermessen. Cosack (S. 391) legt das Hauptgewicht darauf, daß der Frachtbrief dazu bestimmt sei, dem Empfänger die Ankunft des Frachtgutes auf Grund des Frachtvertrags anzukündigen. Lehmann (S. 856) betrachtet die Bezeichnung des Gutes und des Absenders als wesentlich. Makower (S. 1407) verlangt die Beurkundung des Beförderungsauftrags mit genügender Deutlichkeit und Ausführlichkeit. Goldschmidt (S. 733) und Thöl (Bd. 3 S. 17) legen den Hauptwert auf den Abschluß und den Inhalt des Frachtvertrags. Code civil art. 102 erachtet die Bezeichnung des Gutes und die Angabe des Bestimmungsortes als unbedingt erforderlich. Endemann (Bd. 3 § 338 S. 627) legt Gewicht darauf, daß der Frachtbrief bestimmt sei, dem Empfänger Nachricht über den Inhalt des Frachtgeschäfts zu geben

und den Frachtführer über Bestimmungsort und Empfänger zu instruieren.

Alle diese Erwägungen haben freilich in erster Linie den gewöhnlichen Frachtbrief im Auge. Für den Eisenbahnfrachtbrief erachtete man fast allgemein den im § 51 a. EVO. vorgeschriebenen Inhalt als Essentiale.[1]) Vereinzelt wurden auch schon zur Zeit der Herrschaft der Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899 gegen diese Ansicht Bedenken erhoben. Lehmann (S. 856) hält auch den Eisenbahnfrachtbrief für gültig, der nur den Absender und das Gut bezeichne. Staub (S. 1854) läßt auch im Eisenbahnfrachtgeschäft das richterliche Ermessen entscheiden und gibt der Eisenbahn das Recht, die nachträgliche Vervollständigung des Frachtbriefinhalts vom Absender zu verlangen.

Ein Eisenbahnfrachtvertrag kann natürlich nicht derart geschlossen werden, daß der Absender das Gut mit bloßem unausgefüllten Frachtbriefformular übergibt (§ 61 EVO.). Man muß daher aus dem Wesen und dem Zweck des Frachtbriefs zur Ergänzung der Gesetzesvorschrift die natürlichen, gegebenen Essentialien feststellen. Insoweit der Frachtbrief Beweis- und Vertragsurkunde ist (s. unten § 10), wäre demnach zu erfordern, daß der Frachtbrief alle Hauptpunkte des Vertragsinhalts und -schlusses enthalte (so auch Goldschmidt, Thöl a. a. O.). Die Grenzen des Umfanges des notwendigen Frachtbriefinhalts sind aber enger zu ziehen. Nach § 61 EVO. ist der Frachtvertrag abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat. Es genügt also, daß die Eisenbahn den Frachtbrief in der Gestalt, wie ihn der Absender angeboten hat, annimmt. Sie selbst braucht keinerlei Erklärungen darauf zu schreiben, auch nicht die Annahmeerklärung. Was der Frachtbrief enthalten muß, sind daher nur einseitige Erklärungen des Absenders. Angaben über den Vertragsschluß kommen somit in Wegfall und übrig bleiben nur noch die Angaben über die Hauptpunkte des abzuschließenden Vertrags, nicht des abgeschlossenen, m. a. W. die wesentlichen Punkte der vom Absender ausgehenden Offerte auf Vertragsschluß müssen unbedingt zur Begründung eines gültigen Frachtbriefs darin angegeben sein. Der Wille des Absenders, mit der Eisenbahn einen Frachtvertrag, und zwar einen bestimmten (s. oben § 3 I), abzuschließen, muß erkennbar sein. Der Absender muß den Frachtbrief so anbieten, daß die Eisenbahn daraus ersieht, welchen Transport von Gütern sie ausführen soll. Daraus folgt, daß im Frachtbrief unbedingt angegeben sein muß:

---

[1]) So Eger, EVO. S. 236.

1. der Absender als Vertragsteil;
2. das zu befördernde Gut;
3. der Ort, nach dem das Gut befördert werden soll, der Ablieferungsort.

Zu 1: Der andere Vertragsteil, die Eisenbahn, braucht nicht angegeben zu werden, da ihr der Eisenbahnfrachtbrief übergeben wird, mithin kein Zweifel bestehen kann, wer den Transport ausführen soll.

Zu 2: Die Bezeichnung des Gutes würde an sich auch nicht nötig sein. Denn das Gut wird mit dem Frachtbrief übergeben. Dieses „Mit" bedeutet aber nicht einen räumlichen und zeitlichen unmittelbaren Zusammenhang. Das Gut kann sich bereits im Besitz der Eisenbahn, z. B. in Aufbewahrung befinden, wenn der Frachtbrief übergeben wird, oder der Frachtbrief kann schon längere Zeit vor der Übergabe des Gutes übergeben sein. Zum Abschluß eines speziellen Frachtvertrags ist es daher nötig, daß das Gut im Frachtbrief so bezeichnet wird, daß für die Eisenbahn kein Zweifel besteht, welches Gut der Absender befördert haben will.

Zu 3: Die Angabe des Bestimmungsortes bezw. der Bestimmungsstation erscheint erforderlich, weil unter Transport das Verbringen des Frachtguts von einem Ort an einen anderen bestimmten Ort verstanden werden muß. Wenn auch § 73 Abs. 1 EVO. dem Absender das Recht gewährt, nachträglich einen anderen Bestimmungsort anzugeben, so muß doch von vornherein der Ort der Ablieferung feststehen. Die Eisenbahn muß wissen, wohin sie das Gut befördern soll.

Der Antrag des Absenders auf Abschluß eines Frachtvertrages geht aus dem Anbieten des vorgeschriebenen Formulars zur Genüge hervor und bedarf keiner besonderen Erwähnung. Die Angabe der Höhe des Frachtlohnes erweist sich als entbehrlich, da der Frachtbrief schon im Vordruck auf die Tarife Bezug nimmt, auch das Unterlassen des Angebots eines Frachtlohnes die Erkennbarkeit des Willens des Absenders, einen Frachtvertrag abzuschließen, nicht in Frage stellt (§ 632 BGB.).

Daß die drei unerläßlichen Angaben gerade an den im Muster hierfür vorgesehenen Stellen eingetragen werden, ist nicht Erfordernis. Es muß nur irgendwie ersichtlich sein, wer Absender ist, welches Gut befördert werden soll und wohin es befördert werden soll. Da das Gesetz auch die nicht bedruckte Seite des Musters als ausschließlich zum Frachtbrief gehörig ansieht, wird man es für genügend halten müssen, wenn die drei Angaben auf diese Seite geschrieben werden. Wenn aber eine dieser drei Angaben im Frachtbrief fehlt, dann kommt kein Frachtvertrag zu-

stande. Die Eintragung derselben ist dem Absender auch gesetzlich zur Pflicht gemacht (§ 56 Abs. 1 Ziff. b, c, d, o).

II. Im einzelnen legt das Gesetz dem Absender die Pflicht auf, folgende Angaben einzutragen:

a) Namen und Wohnort dessen, an den das Gut abgeliefert werden soll (des Empfängers). Wenn der Absender die Adresse des Empfängers im Frachtbrief nennt, so kann er doch, solange ihm das Verfügungsrecht zusteht (§ 73 Abs. 9 EVO.), einen anderen Empfänger benennen. Er kann sich die Benennung des Empfängers vorbehalten. Jedoch nicht auf unbestimmte Zeit,[2]) sondern nur so lange, als ihm in seiner Eigenschaft als Absender das Verfügungsrecht zusteht. Sobald ihm als Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief ausgehändigt ist, kann er auf Grund des alten Frachtvertrags das Gut nicht mehr an einen anderen Empfänger befördern lassen (vgl. unten § 7 III). Der Absender kann auch den Empfänger durch einen Dritten bestimmen lassen. An Order darf der Frachtbrief aber nicht gestellt werden, da das Gesetz den Frachtbrief nicht für indossabel erklärt (§ 363 HGB.).[3]) Solange ein Empfänger nicht bezeichnet ist, muß der Absender selbst als Empfänger angesehen werden. Da die Eisenbahn verpflichtet ist, das Gut an den Empfänger abzuliefern, den der Absender ihr benannt hat, solange ihm das Verfügungsrecht zustand, ist es möglich, daß sie das Gut an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger abliefern muß. Die Angabe des Wohnorts des Empfängers verpflichtet die Eisenbahn im allgemeinen nicht, das Gut dem Empfänger an dessen Wohnorte auszuhändigen; es gelten hierüber die Bestimmungen des § 76 Abs. 3 EVO.;

b) die Eisenbahnstation oder Güternebenstelle, bis zu der das Gut befördert werden soll (Bestimmungsstation), und

c) den Bestimmungsort, wenn dieser ein andrer ist als die Bestimmungsstation. Soweit diese Orte mit dem Ablieferungsorte identisch sind, ist ihre Angabe im Frachtbriefe wesentliches Erfordernis. § 73 Abs. 1 EVO. gibt dem Absender die Befugnis, nachträglich zu verfügen, daß das Gut an einem anderen Orte ausgeliefert oder nach der Versandstation zurückgesandt werde. Trifft der Absender eine solche nachträgliche Verfügung, dann entsteht ein neuer Frachtvertrag, für den grund-

---

[2]) And. M. Jäckel S. 30.
[3]) So Düringer-Hachenburg Bd. 2 S. 436; Eger, EVO. S. 237.

sätzlich die Ausstellung und Übergabe eines neuen Frachtbriefs erforderlich ist;

d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte, bei Stückgut auch Anzahl, Art der Verpackung und Adresse (oder statt dieser das Zeichen und die Nummer) der Frachtstücke. Die in der Anlage C aufgeführten Gegenstände sind mit der dort gebrauchten Bezeichnung zu benennen (§ 56 Ziff. d und § 62 Abs. 7 EVO.). Im allgemeinen, wird man sagen können, ist die Kennzeichnung des Gutes nach seinem Äußeren, die Angabe der Verpackung und der Signatur unerläßliches Erfordernis (vgl. oben I, 2). Die Eisenbahn kann aber weiter verlangen, daß der Absender den Inhalt, die Beschaffenheit der Ware event. unter Zugrundelegung der Tarife genau bezeichne.[4]) Wenn Stückgüter nicht oder nicht genügend signiert sind, so kann die Eisenbahn deren Beförderung ablehnen (§ 62 Abs. 7 EVO.); wenn sie aber die Güter annimmt, so muß sie gemäß Abs. 4 allgem. Ausführungsbestimm. verfahren, da diese durch Bezugnahme auf die Tarife im Frachtbriefe zu Vertragsbestandteilen erklärt werden.

Der Absender ist weiter verpflichtet, die in § 56 e bis o EVO. vorgeschriebenen Angaben einzutragen. Davon sei hervorgehoben:

Zu i: Die Interessedeklaration ist eine Nebenvereinbarung zum Frachtvertrag, die die Eisenbahn gesetzlich eingehen muß, wenn der Absender bezw. Empfänger darauf im Frachtbrief oder in formellem Nachtrag (§ 73 Abs. 3 EVO.) anträgt (§§ 463, 466 HGB.). Der Interessebetrag ist in Buchstaben an der im Frachtbrief oder dem Nachtragsmuster hierfür vorgesehenen Stelle einzutragen (§ 92 Abs. 2 EVO.). Die Bestimmung des § 92 Abs. 2 ist strenge Formvorschrift. Wenn der Betrag des Interesse daher in Ziffern statt in Buchstaben eingetragen wird, so muß die Beförderung „als Gut mit deklariertem Interesse" von der Bahn abgelehnt werden, weil der Vorschrift nicht genügt ist. Wird das Gut trotzdem zur Beförderung angenommen, so gilt das Interesse als nicht deklariert, solange nicht der Frachtberechtigte den Formmangel heilt. Da die Eisenbahn zur Zulassung der Interessedeklaration gesetzlich verpflichtet ist, liegt ihr auch die Pflicht ob, darauf zu achten, daß der Antrag auf diese Nebenabrede formell richtig gestellt wird. Sie muß daher den frachtberechtigten Offerenten auf den etwaigen Mangel der Form aufmerksam machen. Die Beförderung des Gutes darf sie nicht ablehnen, da nach

---

[4]) So EEE. Bd. 23 Nr. 94 S. 137, Bd. 23 Nr. 158 S. 251, Bd. 23 Nr. 165 S. 257, Bd. 25 Nr. 119 S. 147 (wo mir aber die Begründung aus § 53, 1 österr. BetrRegl. nicht richtig erscheint); Seufferts Arch. Bd. 26 S. 167.

§ 139 BGB. anzunehmen ist, daß der Absender den Frachtvertrag auch ohne Angabe des Interesse habe abschließen wollen.[5])

Anders verhält es sich mit der Nachnahme. Der Vertrag, durch den die Eisenbahn sich zur Einziehung von Nachnahme verpflichtet, ist zwar auch eine Nebenabrede (§ 675 BGB.), die die Eisenbahn mit Ausnahme einiger gesetzlich bestimmter Fälle eingehen muß. Er kann aber auch durch mündliche Vereinbarung geschlossen werden und ist dann ebenso rechtsverbindlich für die Eisenbahn, als wenn der Absender den Antrag in den Frachtbrief schreibt. Wohl aber braucht die Eisenbahn sich auf die mündliche Vereinbarung nicht einzulassen. Wenn § 72 Abs. 2 EVO. bestimmt, daß als Bescheinigung über die Belastung mit Nachnahme der abgestempelte Frachtbrief (Duplikat, Auflieferungsbescheinigung, Nachnahmeschein) diene, so ist damit die Erbringung des Beweises durch andere Mittel, z. B. Zeugen, nicht ausgeschlossen.

Zu n: Ort und Tag der Ausstellung werden oft mit denen des Vertragsschlusses zusammenfallen, können aber nicht zum Beweis derselben dienen. Denn die Ausstellung des Frachtbriefs ist eine Voraussetzung des Vertragsschlusses, muß also diesem vorhergehen und kann gerade deshalb weder den Ort, noch die Zeit des Vertragsschlusses, noch den Beginn der Haftpflicht beweisen.[6]) Makowers Ansicht (S. 1407), daß der Frachtführer die Ausstellung unter dem Datum des Beförderungsauftrags verlangen könne, ist nicht zu billigen. Denn unter Ausstellung ist Niederschreiben der Frachtbriefangaben zu verstehen. Freilich enthält das, was der Absender in den Frachtbrief zu schreiben hat, in der Hauptsache eine Offerte, die Makower Auftrag nennt; aber perfekt wird die Offerte erst dadurch, daß der Aussteller sie aus der Hand gibt (§ 145 BGB.).

Zu o: Ob die Unterschrift des Absenders durch Stempel, Druck oder Handschrift bewirkt wird, ist von keinerlei Einfluß auf die Bedeutung der Unterschrift (§ 56 Abs. 10 EVO.). Auch ist es gleichbedeutend, ob der Absender selbst oder sein Bevollmächtigter unterschreibt. Die Eisenbahn kann deshalb nicht die Beförderung ablehnen, wenn nur der Bevollmächtigte den Frachtbrief unterschrieben hat. Die allgemeinen Regeln der Stellvertretung (§§ 164 ff. BGB.) sind durch die Vorschrift des Abs. 1 § 56 EVO. nicht ausgeschlossen worden. Die Eisenbahn kann daher auch nicht die eigenhändige Unterschrift des Absenders selbst verlangen, wenn dessen Bevollmächtigter unterzeichnet hat (vgl. oben § 3 II).[7])

---

[5]) So Staub S. 1926; Senckpiehl S. 324; and. M. Blume S. 249.

[6]) Zum Teil and. M. Eger, EVO. S. 236; auch Eger, Frachtrecht Bd. 1 S. 94.

[7]) So Senckpiehl S. 220; and. M. Eger, EVO. S. 246.

Ferner gibt § 56 Abs. 5 EVO. Vorschriften über Verweisung auf die dem einfachen Frachtbrief bei Raummangel anzuheftenden Blätter. Diese Verweisungen sind obligatorisch.

Außer den in § 56 aufgezählten kennt die Eisenbahnverkehrsordnung noch mehr solcher Angaben, deren Eintragung dem Absender zur Pflicht gemacht ist. Es gehören dazu:

a) § 58 Abs. 2: das Verlangen des Absenders auf Nachwägung des Gutes;

b) § 58 Abs. 3: das Verlangen des Absenders auf Feststellung des Gewichts und der Stückzahl;

c) § 62 Abs. 2 u. 4: das Anerkenntnis des Absendes über Fehlen oder Mängel der Verpackung (jedoch nicht bei Gütern der Anlage B);[8])

d) § 64 Abs. 1 u. 2: das Einverständnis des Absenders, daß das Gut vorläufig eingelagert werde;

e) § 65 Abs. 1: die Angabe aller Begleitpapiere, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind;

f) § 72 Abs. 6: Der Betrag der Nachnahme und des etwa gewährten Barvorschusses ist vom Absender in den Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen. Die Unterscheidung von Buchstaben- und Ziffernschrift hat nur Beweiswert;

g) § 75 Abs. 6 in Verb. mit § 78 Abs. 5: Wenn eine Sendung bahnlagernd gestellt ist, muß der Absender die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte im Frachtbrief vorschreiben; sonst braucht die Eisenbahn eine solche Anweisung nicht zu befolgen;

h) § 89 Abs. 1: Wenn der Absender die Anwendung eines Ausnahmetarifs verlangt, so hat er dies im Frachtbrief unter Bezeichnung des Tarifs zu vermerken.

Alle diese Angaben hat der Absender in den Frachtbrief an den hierfür vorgesehenen Stellen einzutragen, soweit sie für den konkreten Fall überhaupt erforderlich sind. Ihre Eintragung wirkt aber nicht rechtsbegründend; ihr Inhalt wird nicht dadurch Vertragsbestandteil, daß sie im Frachtbrief eingeschrieben werden — mit Ausnahme der Interessedeklaration und der zu g erwähnten Anweisung. Der Absender ist nur verpflichtet, von diesen Angaben sämtliche, von denen zur Zeit des Vertragsschlusses (nicht der Ausstellung) feststeht, daß sie für die betreffende Sendung Bedeutung haben, einzutragen. Andernfalls kann die Eisen-

---

[8]) vgl. EEE. Bd. 24 Nr. 252 S. 341.

bahn den Frachtbrief zurückweisen und braucht im allgemeinen nicht zu paktieren (§ 453 HGB.).

Stellt sich nach Abschluß des Vertrags heraus, daß eine der erwähnten vorgeschriebenen Angaben im Frachtbrief fehlt, so braucht die Eisenbahn den Absender nicht erst aufzufordern, daß er den Frachtbrief vervollständige oder einen Nachtrag ausfertige. Wohl aber wird die Befugnis zum Rücktritt vom Vertrag der Eisenbahn im allgemeinen abzusprechen sein; sie richtet sich nach allgemeinen Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

III. Auch die Eisenbahn ist zur Eintragung bestimmter Angaben gesetzlich verpflichtet. Diese Angaben sind:

a) § 58 Abs. 6: Die Bescheinigung der Feststellung des Gewichts und der Stückzahl;

b) § 61 Abs. 1: die Aufdrückung des Annahmestempels, auch auf die angefügten Blätter;

c) § 61 Abs. 5: Die Ausstellung eines Duplikats ist auf dem Frachtbriefe durch Stempelaufdruck zu beurkunden;

d) § 64 Abs. 2 Satz 3: Wenn vereinbart ist, daß die Lieferfrist für Wagenladungsgüter erst von dem Tage an läuft, an dem die Absendung erfolgt, so hat die Eisenbahn den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbrief durch einen besonderen Stempel ersichtlich zu machen;

e) § 68 Abs. 1 u. 2: die tarifmäßigen Beträge für Fracht- und Nebengebühren sowie die baren Auslagen;

f) § 69 Abs. 6: die vom Absender übernommenen Beträge.

g) § 80 Abs. 7: Auf Verlangen des Empfängers hat die Eisenbahn die vergeblich versuchte Abholung des Gutes auf dem Frachtbrief zu bescheinigen.

IV. Von Eisenbahn oder Absender sind einzutragen nach § 86 Abs. 1 Ziff. 1, 3 u. 6:

Vereinbarungen

a) über die Beförderung von gewissen Gütern in offnen Wagen;

b) über die Besorgung des Auf- und Abladens von gewissen Gütern durch den Absender oder den Empfänger;

c) über die Beigabe eines Begleiters zur Geleitung des Transports.

Sie können die Haftung der Eisenbahn nur dann beschränken, wenn sie im Frachtbrief verlautbart sind.

V. Ferner sind gemäß § 56 Abs. 9 EVO. vielfach durch den Tarif Angaben und Erklärungen für eintragungsbedürftig erklärt worden, z. B. die Angabe „beschleunigtes Eilgut" (vgl. allgem. Ausführungsbestimm. zu § 67 Abs. 1) u. a.

VI. Eine Reihe von Angaben wird von der Eisenbahnverkehrsordnung für eintragungsfähig erklärt. Solche sind:

a) §§ 56 Abs. 6 u. 77: die Anweisung des Absenders, daß die Güter auf der Bestimmungsstation nachgezählt und nachgewogen werden;

b) § 56 Abs. 7: die Verfügung über die Weiterbeförderung des Gutes von der Bestimmungsstation bis zum Bestimmungsorte, wenn dort keine für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation oder Güternebenstelle vorhanden ist;

c) § 56 Abs. 8: Auf der Rückseite des Frachtbriefs dürfen die Firma des Absenders und an den Empfänger gerichtete, die Sendung betreffende Mitteilungen aller Art stehen. Diese Vermerke dürfen nur das Verhältnis zwischen Absender und Empfänger in bezug auf die Sendung betreffen. Unzulässig sind solche, die den Empfänger über das Verhältnis zwischen Absender und Eisenbahn aufklären. Denn derartige Vermerke könnten sonst zu Bestandteilen des Frachtvertrags werden (vgl. Entsch. des Appellhofes zu Nîmes in EEE. Bd. 23 Nr. 2 S. 3);

d) § 65 Abs. 4: die Erklärung, daß der Absender selbst oder ein Bevollmächtigter der Zoll- oder Steuerbehandlung beiwohnen wolle, und der Antrag auf Nachricht von der Ankunft des Gutes;

e) § 65 Abs. 5: die Verfügung des Absenders über die zoll- und steueramtliche Behandlung auf der Bestimmungsstation;

f) § 66 Abs. 1: das Verlangen des Absenders:

1. daß Güter in bedeckten Wagen befördert werden, für die der Tarif offene Wagen vorsieht;

2. daß Güter in offenen Wagen befördert werden, für die der Tarif bedeckte Wagen vorsieht;

g) §§ 67 Abs. 2 u. 56 Abs. 1 Ziff. m: Der Absender kann im Frachtbriefe das Zoll- oder Steueramt für die Zoll- oder steueramtliche Abfertigung, bei Eilgütern auch den Beförderungsweg (Instradierungsrecht) vorschreiben;

h) § 81 Abs. 1: Für den Fall der Unanbringlichkeit des Gutes kann der Absender gewisse Bestimmungen im Frachtbriefe treffen;

i) ferner die durch den Tarif für eintragungsfähig erklärten Angaben und Erklärungen.

Die Eintragung dieser zugelassenen Erklärungen kann weder der Absender noch die Eisenbahn verlangen. Sie hat lediglich Bedeutung für den Beweis und die Haftung; in letzterer Hinsicht aber nur zur Unterscheidung von den zu II erwähnten Angaben (vgl. unten § 6). Im übrigen hat die mündliche Erteilung solcher Erklärungen die gleiche rechtliche Wirkung wie die schriftliche.

VII. Die Aufnahme anderer Erklärungen in den Frachtbrief ist unzulässig (§ 56 Abs. 9 EVO.). Erfolgt sie trotzdem, so bewirkt sie nicht die Ungültigkeit des Frachtbriefs. Die Eisenbahn

wie der Absender können aber ihre Streichung verlangen, selbst dann, wenn sie für sich allein rechtlich bedeutsame Beurkundungen darstellen. Weigert sich der Absender, solche Angaben zu streichen, oder verweigert er sein Einverständnis zur Streichung, so muß die Eisenbahn die Annahme des Frachtbriefs ablehnen. Wird der Frachtbrief aber angenommen, so gilt die Erklärung als nicht geschrieben. Sie macht daher keinen Beweis über die Abgabe dieser Erklärung, auch wenn sie im Frachtbrief steht. Der Absender muß die Abgabe der Erklärung auf andre Art beweisen. Z. B. kann der Absender nach § 58 Abs. 4 u. 5 EVO. verlangen, daß ihm Gelegenheit gegeben werde, der Gewichtsfeststellung beizuwohnen. Dieses Verlangen darf er aber im Frachtbrief nicht zum Ausdruck bringen. Vermerkt er es dennoch im Frachtbrief und nimmt die Eisenbahn den Frachtbrief mit dem Vermerk an, ohne daß der Absender das Verlangen noch mündlich oder anderweit schriftlich stellt, so braucht die Eisenbahn ihn von der Zeit der Gewichtsfeststellung nicht zu benachrichtigen.

VIII. Zu den Form- und Inhaltsbestandteilen des Frachtbriefs gehören auch die in § 73 EVO. bezeichneten nachträglichen Verfügungen des Absenders. Außer den in § 73 EVO. und im Tarif aufgezählten Verfügungen kann der Absender noch andere nachträglich, d. h. nach Abschluß des Frachtvertrags, treffen. Zur Annahme der Verfügungen des § 73 aber ist die Eisenbahn verpflichtet, andere kann sie ablehnen. Sichert sie dem Absender aber die Befolgung solcher anderer Anweisungen zu, dann ist sie für deren Ausführung haftbar. Die Ausdrucksweise des Abs. 2 § 73 EVO.: „Verfügungen anderer Art können durch den Tarif einheitlich zugelassen werden" spricht zwar dafür, daß andere Verfügungen überhaupt unzulässig seien. Die Bestimmung muß aber dahin verstanden werden, daß der Tarif die Verpflichtung der Eisenbahn zur Annahme und Befolgung anderer nachträglicher Verfügungen festsetzen kann. So kennt auch § 74 EVO. bei Beförderungshindernissen keine Beschränkung des Verfügungsrechts des Absenders. Ferner läßt sich auch daraus, daß Satz 3 Abs. 1 § 64 und Abs. 7 § 64 a. EVO. nicht aufgenommen worden sind, erkennen, daß § 73 EVO. nur die Verpflichtung zur Annahme jedweder Art nachträglicher Verfügungen des Absenders ausschließen wollte (vgl. Eger, EVO. S. 376).

Die in § 73 Abs. 1 EVO. aufgezählten nachträglichen Verfügungen sind schriftlich unter Verwendung des durch den Tarif festgesetzten Musters (DEGT. Teil 1 S. 97) bei der Versandstation einzureichen. Die Unterschrift darf auch durch Stempel oder Druck bewirkt werden. Erteilt der Absender die nachträgliche Anweisung in anderer Form oder ohne Vermittlung der Versandstation, so

kann die Eisenbahn sie befolgen, aber braucht es nicht. Ein besonderes Verfahren ist ihr nur im Falle des Abs. 4 § 73 EVO. vorgeschrieben. Wenn sie aber die formlos erteilte Anweisung annimmt, ist sie zu deren Ausführung verpflichtet.[9])

Die formgültig gegebenen Verfügungen werden Teile des Frachtbriefs und sind als solche ihrer rechtlichen Natur nach diesem gleich zu behandeln.

Wenn durch nachträgliche Verfügungen der Bestand des Frachtvertrags (vgl. oben I, 1—3) geändert wird, ist außerdem die Übergabe eines neuen Frachtbriefs nötig.

IX. Dem Frachtbriefe dürfen nur solche Schriftstücke beigefügt werden, deren Beifügung durch die Eisenbahnverkehrsordnung oder die Tarife vorgeschrieben oder für statthaft erklärt ist (§ 56 Abs. 9 EVO.). Zu den Urkunden, deren Beifügung vorgeschrieben ist, gehören z. B. die Zoll- und Steuerpapiere, polizeiliche Begleitpapiere (§ 427 HGB.; § 65 EVO.), Beweisstücke über die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Auslagen (§ 68 Abs. 2 EVO.), die nach dem Muster der Anlage F des Nebengebührentarifs abgegebene Erklärung über Fehlen oder Mangelhaftigkeit der Verpackung (§ 62 EVO.) u. a. Ausgeschlossen ist insbesondere die Beigabe der sogen. Ursprungsfrachtbriefe[10]) und privatbriefliche Mitteilungen, die schon nach dem Postgesetz v. 28. 10. 1871 und 20. 12. 1899 von der Eisenbahn ohne Vermittlung der Post nicht befördert werden dürfen.

§ 6.

Die Haftung.

I. Da der Frachtvertrag dadurch abgeschlossen wird, daß die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung annimmt (§ 61 EVO.), so nimmt der Frachtbrief auch wesentlich an der Begründung der aus dem Abschluß des Frachtvertrags folgenden Haftung der Kontrahenten teil. Um aber diese allgemeine Haftung zu begründen, braucht der Frachtbrief nur der vorschriftsmäßigen Form zu entsprechen und die Bezeichnung des Ausstellers, des Gutes und des Ortes, bis zu dem das Gut befördert werden soll, zu enthalten. Gemäß § 471 Abs. 2 HGB. bewirkt ein Formmangel oder das Fehlen einer der drei Bezeichnungen oder des Frachtbriefs überhaupt die Nichtigkeit des Vertrags. Nicht einmal ein Vertrag, der nach den §§ 425 ff. HGB.

---

[9]) So EEE. Bd. 22 S. 126, 283, Bd. 24 S. 128; Senckpiehl S. 276.
[10]) So Eger, EVO. S. 248.

zu beurteilen wäre, kommt zustande.[1]) Denn Vereinbarungen, die mit den zwingenden Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung im Widerspruch stehen, sind nichtig. Die Nichtigkeit erstreckt sich auch auf die Annexe des gewollten Vertrags, die Nebenabreden. Irgendwelche Haftung kann nicht aus einem kontraktlichen Verhältnis, sondern nur aus den Bestimmungen der §§ 823 ff. BGB. abgeleitet werden. Über Härten werden § 141 Abs. 2 BGB. und die Ansprüche aus dem Vorvertrage, auf Grund dessen möglicherweise auf Beseitigung des Mangels geklagt werden kann, hinweghelfen. § 57 EVO. kann hier nicht zur Anwendung kommen, da die Eisenbahnverkehrsordnung für diesen Fall überhaupt nicht anwendbar ist.

II. Sobald der formrichtige Frachtvertrag abgeschlossen ist, entsteht für die Vertragschließenden die fragrechtliche Haftung (§§ 84 ff. EVO.; § 276 BGB.). Ihr Umfang bestimmt sich hauptsächlich nach den im Frachtbrief enthaltenen Angaben und Erklärungen, soweit sie Vertragsinhalt sind. § 57 EVO. bürdet weiter dem Absender die Haftung auf für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Danach haftet der Absender unbedingt, nicht nur, wenn er oder seine Leute den Mangel durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit (§§ 276, 278 BGB.) verschuldet haben, sondern auch, wenn ihnen kein Verschulden zur Last fällt.

a) Für die Richtigkeit aller Angaben, gleichgültig ob ihre Eintragung vorgeschrieben oder zulässig ist, hat der Absender einzustehen (s. unten b). Die Haftung für die Vollständigkeit dagegen bezieht sich nur auf die vorgeschriebenen Angaben (oben § 5 Ziff. II). Hierin liegt ein wesentlicher Unterschied zwischen den vorgeschriebenen und den aufnahmefähigen Angaben. Denn die Verschiedenheit der Haftung des Absenders hinsichtlich beider Arten von Erklärungen wirkt zurück auf die Haftung der Eisenbahn. Die Pflicht des Absenders, alle vorgeschriebenen Angaben, die im einzelnen Falle in Frage kommen, in den Frachtbrief einzutragen, hat zur Folge, daß die Eisenbahn sich wegen der vorgeschriebenen Erklärungen auf die Vollständigkeit des Frachtbriefinhalts verlassen kann. Gibt der Absender eine solche Erklärung der Bahn gegenüber ab, unterläßt es aber, sie einzutragen, so bezieht sich zwar die Verpflichtung der Eisenbahn zumeist auch auf diese Erklärung und ihr Nichtbefolgen zieht die frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn nach sich. Da aber der Absender wegen der vorgeschriebenen Angabe für die Vollständigkeit des Fracht-

[1]) And. M. die meisten, die wegen der Fülle der von ihnen als wesentlich bezeichneten Erfordernisse sich an eine strenge Gesetzesanwendung nicht wagen.

briefinhalts unbedingt haftet, so könnte man sagen, die Eisenbahn würde durch die Vorschrift des § 57 EVO. geschützt. Allein die frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn (§ 276 BGB.; §§ 84 ff. EVO.) wird durch § 57 EVO. nicht aufgehoben. Sie kann nur im einzelnen Falle gemildert werden. Der Absender kann sich möglicherweise darauf berufen, daß der Schaden, der durch das Nichtbefolgen der Erklärung verursacht worden ist, auf einen Umstand zurückzuführen ist, den die Eisenbahn zu vertreten hat, oder daß er nach § 84 EVO. den Schaden nicht zu tragen habe. Zunächst müßte also der Absender nach § 57 EVO. die Folgen der Außerachtlassung dieser Erklärung seitens der Eisenbahn selbst tragen oder den der Eisenbahn dadurch entstandenen Schaden ersetzen; aber im Wege der Einrede oder auch klageweise kann er den ihm auf diese Weise entstandenen Schaden der Bahn gegenüber geltend machen oder die Schadensersatzpflicht von sich abwälzen, wenn er beweist, daß die Nichtbefolgung seiner Erklärung nach frachtrechtlichen Grundsätzen die Eisenbahn haftbar macht.

Wenn es sich um einen während des Transports entstandenen Sachschaden handelt, so würde der Absender nach § 84 EVO. ihn nur dann zu tragen haben, wenn die Bahn beweist, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten verursacht ist, abgesehen von einigen weiteren Fällen, die der allgemeinen Regel unterliegen. Ist der Sachschaden auf die Unvollständigkeit des Frachtbriefinhalts zurückzuführen, so braucht die Eisenbahn nicht nachzuweisen, daß den Absender ein Verschulden trifft, sondern nur, daß der Schaden infolge der Unvollständigkeit des Frachtbriefinhalts eingetreten ist. Der Absender kann dann auch nicht einredeweise vorschützen, daß er nur selbstverschuldeten Sachschaden zu tragen habe. Denn die stärkere Haftung des § 57 EVO. hebt insoweit die mindere des § 84 EVO. auf. Wohl aber wird er seinen Gegenanspruch auf § 276 BGB. stützen können.

Im Ergebnis ist dieses rechtliche Verhältnis dem sehr ähnlich, das der § 254 BGB. normiert. Denn die Folge ist eine Herabminderung, möglicherweise Aufhebung der sich aus § 57 EVO. ergebenden Haftung des Absenders. Die meisten erklären daher auch diese Gesetzesbestimmung für anwendbar.[2]) Es besteht aber zwischen beiden rechtlichen Konstruktionen eine wesentliche Verschiedenheit. Nach obiger Darlegung darf der Richter die Verpflichtung zum Ersatz sowie den Umfang des zu leistenden Ersatzes nicht nach seinem Ermessen von den Umständen, nicht da-

[2]) z. B. Seuckpiehl S. 222; Düringer-Hachenburg S. 543; Eger, EVO. S. 261.

von, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem andern Teil verursacht worden ist, abhängig machen; er hat vielmehr Ersatzpflicht und Umfang des zu ersetzenden Schadens für den Absender und für die Eisenbahn auf Grund der Gesetzesregeln festzustellen. Es liegt demnach kein Grund und keine Notwendigkeit vor, den § 254 BGB. für anwendbar zu erklären, zumal die Anwendung desselben in Widerspruch stehen würde mit der Bestimmung des § 57 EVO. Eine Abwägung des konkurrierenden Verschuldens kann ohne zwingende Notwendigkeit nicht vorgenommen werden, wenn der eine Teil ganz unabhängig davon haftet, ob ihn überhaupt ein Verschulden trifft. Der Wortlaut des § 57 EVO. würde durch den Zusatz: „es sei denn, daß die Eisenbahn die Unvollständigkeit (und Unrichtigkeit) des Frachtbriefinhalts kannte oder kennen mußte" eine glücklichere Fassung erhalten.

Anders verhält es sich mit den Angaben, die der Absender in den Frachtbrief nur aufnehmen darf. Sie bewirken, soweit sie eine besondere Verpflichtung der Eisenbahn begründen, im Verhältnis zu den Angaben, die der Absender einzutragen hat, eine ungünstigere Stellung der Eisenbahn. Beweis- und Ersatzpflicht regeln sich hier nach den allgemeinen Grundsätzen.

b) Hinsichtlich der Haftung des Absenders für die Richtigkeit der Angaben besteht dieser Unterschied nicht. Der Absender haftet für die Richtigkeit aller von ihm eingetragenen Angaben und Erklärungen mit Ausnahme der unten zu III und IV erwähnten Fälle unbedingt, und zwar auch für die nur aufnahmefähigen. Alles, was auf seine Veranlassung in den Frachtbrief geschrieben wird, hat der Absender zu vertreten. Aber auch hier sind Einreden zulässig, die eine Verminderung der Haftpflicht des Absenders herbeiführen können. Was oben über die Haftung des Absenders für die Vollständigkeit des Frachtbriefinhalts bezüglich der aufnahmebedürftigen Erklärungen ausgeführt ist, gilt unterschiedslos auch bei der Haftung des Absenders für die Richtigkeit der vorgeschriebenen und zulässigen Frachtbriefangaben. Auf dem gleichen Wege kommt man hier zu dem Ergebnis, daß im § 57 EVO. die Worte zu ergänzen sind: „es sei denn, daß die Eisenbahn die Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben und Erklärungen kannte oder kennen mußte".

Diese Grundsätze gelten für den Frachtbrief während seiner ganzen Laufbahn. Nicht nur für die Angaben, die im Frachtbrief stehen, wenn er der Versandexpedition übergeben wird, sondern auch für solche, die nachträglich auf seine Veranlassung aufgenommen werden, für Änderungen, hat der Absender nach den dargelegten Grundsätzen zu haften.

III. Natürlich ist der Absender immer nur für die Angaben verantwortlich, die von ihm herrühren.[3]) Für Erfüllungsgehilfen ergibt sich die Haftung aus § 278 BGB. Man muß aber dem Absender die Haftung auch für die Vermerke auferlegen, die auf Grund seiner Angaben von einem Dritten in den Frachtbrief eingetragen werden, auch wenn er den Dritten nicht mit der Ausfüllung des Frachtbriefs beauftragt hat. So wenn der Absender Anordnungen trifft, nachdem er der Eisenbahn den Frachtbrief übergeben hat, und die Eisenbahn, ohne besonderen Auftrag zu haben, diese Anordnungen im Frachtbrief verlautbart (§§ 677 ff. BGB.). Der Absender wird nur dann die Haftung von sich abwälzen können, wenn er nachweist, daß die Angabe vollkommen ohne sein Zutun in den Frachtbrief geraten ist. Mit dieser Einschränkung kann der Entsch. d. RG. v. 14. 3. 1896 in EEE. Bd. 13 S. 65 beigepflichtet werden.

IV. Wie es ohne Einfluß auf die Gültigkeit des Frachtbriefs ist, ob der Absender selbst oder nur sein Bevollmächtigter unterschreibt, so haftet der Absender auch dann, wenn sein Bevollmächtigter unterschreibt. Bei mangelnder Vertretungsmacht befreien ihn die §§ 177, 178 BGB. von der Haftung, jedoch nur dann, wenn der Vertreter nicht zum Abschluß des Vertrags befugt war. Hatte der Vertreter Vollmacht zum Abschluß des Vertrags, zur Übergabe des Frachtbriefs, so muß der Absender auch die Unrichtigkeit und Unvollständigkeit des vom Vertreter ausgestellten Frachtbriefs gegen sich gelten lassen. Wenn die Eisenbahn die Ausfüllung des Frachtbriefmusters für den Absender besorgt, so haftet dennoch der Absender in dem durch § 57 EVO. bestimmten Umfange. Aber der Absender kann den Schaden geltend machen, der ihm dadurch entstanden ist, daß die Bahn bei der Ausfüllung nicht die nötige Sorgfalt obwalten ließ. Die Ausstellung des Frachtbriefs übernimmt sie auf Grund eines besonderen Vertrags, eines Dienstvertrags (§§ 611 ff., 675 BGB.).

Die Ausführungsbestimmung zu § 57 EVO. hebt hervor, daß die Haftung des Absenders sich nicht ändere, wenn die Eisenbahn den Frachtbrief im Auftrage des Absenders ausfülle. Diese Bestimmung kann nur zur Auslegung des § 57 dienen. Denn da sie nur Vertrags-, nicht Gesetzesnorm ist, kann sie die allgemeinen Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 276, 278) nicht durchbrechen. Der Ansicht Senckpiehls (S. 222), daß die Haftung der Eisenbahn aus dem Dienstvertrag durch die Ausführungsbestimmung beschränkt werde, ist nicht beizupflichten. Die Vor-

[3]) So Eger, EVO. S. 262.

schriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs behalten unbedingt ihre subsidiäre Geltung. Die im Bürgerlichen Gesetzbuch normierte Haftung des Dienstnehmers könnte nur im Rahmen des § 276 BGB. abgeändert werden. Die Ausführungsbestimmung würde aber, wenn man sie so auslegen wollte wie Senckpiehl, darüber hinaus die Eisenbahn als Dienstnehmerin von jedweder Haftung befreien und dem Absender als Besteller somit eine ungesetzliche Haftung aufbürden. Da nicht anzunehmen ist, daß die Ausführungsbestimmung eine gesetzwidrige Vertragsnorm enthält, so ist ihr nur die Bedeutung einer Wiederholung und Hervorhebung der Gesetzesvorschrift des § 57 EVO. in bezug auf einen bestimmten Fall beizulegen.

V. Gänzlich ausgeschlossen ist die Haftung des Absenders hinsichtlich der Angaben, deren Eintragung der Eisenbahn obliegt. Die Eisenbahn kann sich bei den Eintragungen, die sie in dem starkumrahmten Teile vorzunehmen hat, nicht darauf berufen, daß sie sich auf die nicht im Frachtbrief befindlichen Angaben des Absenders verlassen habe.

VI. Bei unrichtiger Angabe des Inhalts, des Gewichts oder der Stückzahl einer Sendung hat der Absender zufolge seiner unbedingten Haftung außer Schadensersatz noch Frachtzuschlag in Gemäßheit des § 60 EVO. zu zahlen. Der Frachtzuschlag, eine Art Vertragsstrafe (so Schmitt in EEE. Bd. 22 S. 195 ff.; Staub S. 1855), ist verwirkt, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen ist, und zwar nur bei Unrichtigkeit der Angabe, nicht auch bei unzutreffender oder ungenauer Angabe.[4])

§ 7.

Die Beweiskraft.

Wenn auch die Haftung eine selbständige rechtliche Folge der Ausstellung des Frachtbriefs und des Vertragsschlusses ist und vollkommen von der Frage der Beweiskraft des Frachtbriefs getrennt werden muß, wie Düringer-Hachenburg (S. 542) hervorheben, so ergibt sich doch aus der formell-realen Art des Eisenbahnfrachtvertrags eine Verschmelzung beider Rechtsfolgen in ihrer Entstehung und eine fast gleiche, stufenweise an den Lauf des Frachtbriefs gebundene Entwicklung.

Solange der Absender den Frachtbrief der Bahn noch nicht angeboten hat, ist der Frachtbrief rechtlich ohne Bedeutung und ohne Beweiskraft. Selbst die Vorlegung des Frachtbriefs bekundet nur die Offerte des Absenders, daß er willens sei, einen Fracht-

[4]) So RG. v. 28. 12. 1907 in EEE. Bd. 24 S. 291.

vertrag des aus dem Frachtbrief ersichtlichen Inhalts zu schließen. Die vorbehaltlose Annahme des Frachtbriefs seitens der Eisenbahn ohne Gut bekundet weiter die Bereitwilligkeit der Eisenbahn, einen solchen Vertrag mit dem Absender abzuschließen. Erst mit dem Vertragsschlusse — der Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe von der Abfertigungsstelle zur Beförderung — erlangt der Frachtbrief Beweiskraft. Aber auch jetzt hat der Frachtbrief noch nicht die volle Beweiskraft einer Vertragsurkunde. Diese erreicht er erst mit der Abstempelung seitens der Eisenbahn zufolge der ausdrücklichen Bestimmung des § 61 Abs. 3 EVO.

a) Solange dem Frachtbriefe der Annahmestempel noch nicht aufgedrückt ist, beweist der im Besitz der Eisenbahn befindliche Frachtbrief lediglich die Offerte des Absenders. Er beweist aber einige oder alle (s. unten zu c) Einzelbestimmungen des Vertrags, sobald durch Nachweis seitens des Absenders feststeht, daß die Abfertigungsstelle den Frachtbrief und das Gut zur Beförderung angenommen habe. Der Frachtbrief ist zwar, solange die Eisenbahn den Annahmevermerk nicht darauf ersichtlich gemacht hat, nicht als Vertragsurkunde anzusehen; aber wie die frachtrechtliche Haftung mit der Annahme des Gutes und des Briefes beginnt, auch wenn die Annahme nicht auf dem Frachtbriefe vermerkt wird, so beginnt mit der tatsächlichen Annahme des Gutes und des Briefes die gleiche Beweiskraft des Frachtbriefs bezüglich seines Inhalts, die dem Frachtbrief nach der Stempelung zukommt. Natürlich aber kann der nicht gestempelte Frachtbrief nicht den Abschluß des Vertrags beweisen (vgl. Recht Bd. 10 1906 Nr. 17 S. 1016 Ziff. 2452).

b) Die Aufdrückung des Annahmestempels ersetzt den vom Absender zu führenden Beweis, daß die Abfertigungsstelle den Frachtbrief und das Gut zur Beförderung angenommen habe. Die Stempelung bedeutet also nicht nur die Vollziehung der Frachtbriefvertragsurkunde, sie beweist auch den Abschluß des Frachtvertrags.[1])

c) Der Umfang der Beweiskraft des abgestempelten Frachtbriefs (vgl. auch zu a) erstreckt sich nicht immer auf den gesamten Frachtbriefinhalt.

1. Zunächst beweist der abgestempelte Frachtbrief seinem gesamten Inhalte nach, soweit er vom Absender herrührt, gegen den Absender. Dieser hat den Frachtbrief ausgestellt und sich durch seine Unterschrift an die Offerte gebunden, daß er einen

[1]) So auch Eger, Frachtrecht Bd. 1 S. 67 f.; Cosack S. 392; Jäckel S. 43.

Frachtvertrag des aus dem Frachtbrief ersichtlichen Inhalts abschließen und die frachtrechtliche Haftung übernehmen wolle. Soweit die Angaben von ihm herrühren, muß er sie daher auch gegen sich gelten lassen.

2. Gegen die Eisenbahn beweist der vom Absender herrührende Inhalt nur, soweit sie den Frachtbriefinhalt nachprüfen mußte oder nachgeprüft hat.[2])

Eine Pflicht zur Nachprüfung der vom Absender herrührenden Frachtbriefangaben besteht für die Eisenbahn im allgemeinen nicht. Sie besteht nur, soweit sie aus der Verpflichtung der Eisenbahn folgt, für die Sicherheit des Gutes während des Transportes zu sorgen[3]) und bei der Beförderung des Gutes allgemein die erforderliche Sorgfalt aufzuwenden. So ist die Bahn regelmäßig verpflichtet, das zur Beförderung aufgegebene Gut auf äußere, leicht erkennbare Mängel des Gutes oder seiner Verpackung zu prüfen und solche Mängel im Frachtbrief zu vermerken oder vom Absender anerkennen zu lassen. Weitere Pflichten zur Nachprüfung des Frachtbriefinhalts legt § 58 EVO. der Eisenbahn auf, der über das Recht und die Pflicht der Eisenbahn zur Nachprüfung des Inhalts der Sendung, der Stückzahl und des Gewichts einige besondere Bestimmungen enthält.[4])

Mußte demzufolge die Eisenbahn das Gut und den Frachtbriefinhalt nachprüfen oder hat sie nachgeprüft und dies im Frachtbrief vermerkt, dann erbringt der Frachtbrief hinsichtlich der nachzuprüfenden oder nachgeprüften Angaben vollen Beweis gegen die Eisenbahn, wenn nicht der Mangel des Gutes oder die Unrichtigkeit des Frachtbriefinhalts im Frachtbrief festgestellt worden ist. Insoweit liegt in der Annahme des Frachtbriefs ein Anerkenntnis der Eisenbahn, ihr Einverständnis mit dem Inhalte des Frachtbriefs, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen ist, wobei die Abstempelung nicht erforderlich ist (s. oben zu a).[5])

Eine Ausnahme bildet allein die Angabe über Gewicht und Stückzahl bei den vom Absender selbst verladenen Gütern (§ 61 Abs. 4 EVO.). Zufolge besonderer gesetzlicher Bestimmung gilt diese Angabe erst dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie die Nachwägung oder Nachzählung im Frachtbrief beurkundet hat.[6])

---

[2]) So Sendkpiehl S. 45; Goldmann § 426 Abs. 2.
[3]) So EEE. Bd. 22 S. 17.
[4]) vgl. Sendkpiehl S. 225.
[5]) So EEE. Bd. 21 S. 164 Nr. 104, Bd. 21 S. 251 Nr. 149, Bd. 25 S. 194 Nr. 178, Bd. 25 S. 195 Nr. 179.
[6]) So EEE. Bd. 24 S. 372 (nach Art. 8 Abs. 4 J. ü.).

Soweit die Eisenbahn den Frachtbrief als Beweis gegen sich gelten zu lassen hat, gilt der Frachtbriefinhalt zugleich als richtig und somit auch als Beweis zugunsten des Absenders. Das Fehlen von Angaben, deren Eintragung vorgeschrieben ist, beweist, daß solche Vertragsbestimmungen im speziellen Fall nicht getroffen worden sind. Hinsichtlich der Angaben und Erklärungen dagegen, deren Eintragung zulässig ist, folgt aus dem Mangel der Eintragung deren Ungültigkeit nicht von vornherein.

Im übrigen machen die einseitigen, vom Absender herrührenden Angaben des Frachtbriefs nicht Beweis gegen die Eisenbahn.

3. Alle von der Eisenbahn herrührenden Angaben beweisen zunächst nur gegen die Eisenbahn. Denn alle Eintragungen, die die Eisenbahn vornimmt, geschehen erst, nachdem der Absender den Frachtbrief unterschrieben und aus der Hand gegeben hat. Mit Ausnahme der Abstempelung enthalten sie Abänderungen, Ergänzungen, Zusätze. Sie enthalten keine vertraglichen Erklärungen. Ist die Frachtführerin aber eine Staatsbahn, d. h. eine vom Staat betriebene Bahn, und rührt die Erklärung von der Staatsbahnverwaltung her, so ist der Frachtbrief hinsichtlich der von der Staatsbahn bewirkten Eintragungen eine öffentliche Urkunde im Sinne von §§ 417 f. ZPO.[7]) Zufolge § 418 Abs. 1 ZPO. erlangt dann eine solche Erklärung volle Beweiskraft.

Wenn es sich um eine Eintragung handelt, zu der die Eisenbahn gesetzlich oder tarifarisch verpflichtet ist, dann erbringt sie auch aus diesem Grunde vollen Beweis. Denn dann ist die Angabe vom Absender gewollter Vertragsbestandteil. Die Eisenbahn nimmt solche Eintragungen als Bevollmächtigte des Absenders vor, und deshalb muß der Absender sie gegen sich gelten lassen. Man könnte auch sagen, daß der Absender auf sein Recht der Prüfung solcher Angaben verzichtet und seine Zustimmung zur Richtigkeit derselben von vornherein erklärt, wenn er bei der Eintragung dieser notwendigen Angaben nicht mitwirkt. Dies ist wichtig für die Privatbahnen, die im Verhältnis zu den Staatsbahnen sonst ungleich schlechter gestellt wären. Lediglich hinsichtlich der Erklärungen, deren Eintragung für zulässig erklärt ist, spricht die Vermutung der Richtigkeit nicht mit Beweiskraft für die Privatbahnen.

4. Gegen die Richtigkeit des Frachtbriefinhalts steht dem Frachtberechtigten wie der Eisenbahn jederzeit und in allen Punkten der Gegenbeweis offen. Der Gegenbeweis ist niemals und für keine der Parteien ausgeschlossen.[8])

---

[7]) And. M. Senckpiehl S. 3.

[8]) So EEE. Bd. 21 S. 265 (nach Art. 8 J. Ü.).

5. Eine besondere Beweisregel hat das Gesetz in § 72 Abs. 6 EVO. für die Nachnahme aufgestellt. Bei Verschiedenheit der ziffern- und buchstabenmäßigen Angaben der Nachnahme gilt der in Buchstaben ausgedrückte Betrag als richtig.

Im einzelnen vgl. oben § 5 S. 17 zu i, zu n und S. 20 f. Ziff. VII.

C. Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs im Verhältnis zwischen Eisenbahn und Empfänger.

§ 8.

Die privatrechtliche Bedeutung.

I. Solange das Gut rollt, befindet sich der Frachtbrief in der Hand des Frachtführers, dem er vom Absender zur Aushändigung an den Empfänger übergeben worden ist. Der Frachtführer wird nicht Eigentümer des Frachtbriefs, ebensowenig wie er Eigentümer des Gutes wird. Er erlangt nur den Gewahrsam am Frachtbrief und ist verpflichtet, ihn zu verwahren wie das Gut. Das Vorhandensein des Frachtbriefs ist aber für den Fortbestand des abgeschlossenen Frachtvertrags unwesentlich. Geht der Frachtbrief nach Abschluß des Vertrags verloren, so kann die Eisenbahn nicht erneute Ausstellung eines Frachtbriefs vom Absender verlangen. Dieser hat seine Pflicht erfüllt mit der Übergabe des Frachtbriefs beim Vertragsschluß. Die Eisenbahn haftet aber nach den Grundsätzen der Haftung des Schuldners wegen Nichterfüllung, da sie verpflichtet ist, den Frachtbrief dem Empfänger auszuhändigen. Der Frachtbrief als Papier ist für die weitere Gestaltung des Rechtsverhältnisses zwischen den Vertragsbeteiligten vollkommen bedeutungslos, wenn er nach Abschluß des Vertrags abhanden kommt. Solange der Frachtbrief aber seinen ordnungsmäßigen Lauf geht, ist er von wesentlicher Bedeutung für das Frachtgeschäft.

Wie oben § 3 II ausgeführt, ist das Verfügungsrecht des Empfängers während des Transports, solange das Gut rollt, zwar unbeschränkt und nach dem zwischen Absender und Empfänger bestehenden Rechtsverhältnis zu bestimmen, aber der frachtführenden Eisenbahn gegenüber unwirksam. Dem Empfänger steht während des Transports außer der Befugnis der Vorleistung und der Sorge für die Sicherstellung des Gutes lediglich das Recht der Einsichtnahme des Frachtbriefs, nicht auch der Untersuchung des

Gutes zu (§ 810 BGB.).[1]) Mehr Rechte stehen dem Empfänger nicht zu, auch wenn die Lieferfrist abgelaufen ist.

II. Sobald das Gut am Orte der Ablieferung (§ 76 Abs. 3 EVO.) angekommen ist, wird der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, ohne Unterschied ob er hierbei in eignem oder fremdem Interesse handelt (§ 76 Abs. 2 EVO.). Lediglich auf die Ankunft des Gutes kommt es an. Die Begleitschaft des Frachtbriefs ist hierbei bedeutungslos. Das Gesetz hebt im letzten Satze des § 66 Abs. 2 EVO. (so auch § 435 HGB.) selbst hervor, daß der selbständige Anspruch des Empfängers auf Übergabe des Frachtbriefs eine Folge der an die Ankunft des Gutes geknüpften Rechtswirkungen ist.

Voraussetzung dieser Rechtsbefugnisse des Empfängers ist außer der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte, daß der Absender nicht der Eisenbahn eine nach § 73 EVO. (§ 435 HGB.) noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

Eine Pflicht, in den Frachtvertrag einzutreten, besteht für den Empfänger nicht. Die Adressierung des Frachtbriefs an den Empfänger gewährt diesem allein das Recht des Eintritts, nicht bedeutet sie eine Verpflichtung desselben. Der Empfänger kann daher die Annahme des Gutes und des Frachtbriefs ablehnen, ohne in Schuldnerverzug zu geraten (vgl. § 73 Ziff. 6 EVO.; § 437 HGB.). Und wenn das Gut auf dem Transportwege vor der Ankunft am Ablieferungsorte verloren geht, so nützt ihm die Frachtbriefadresse nichts. Er kann dann niemals die Rechte aus dem Frachtvertrag kraft eigenen Rechtserwerbes geltend machen.[2]) Auch bei überwiesener Fracht begründet die an den Empfänger gerichtete Anweisung des Absenders, die Beförderungskosten zu zahlen, keine Verpflichtung des Empfängers gegenüber der Eisenbahn, diese Kosten zu tragen, solange der Empfänger nicht rechtlich in den Frachtvertrag eingetreten ist.

Nach § 73 Abs. 4 EVO. ist ein vom Absender bei der Bestimmungsstation unmittelbar gestellter Antrag, die Sendung zurückzuhalten, nicht zu beachten, wenn der Absender nicht innerhalb einer angemessenen Frist die vorgeschriebene schriftliche Verfügung beibringt. Diese eine nachträgliche Verfügung des Absenders bedarf in diesem Falle unbedingt der Schriftform, wenn sie den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag verhindern

---

[1]) So Eger, Frachtrecht Bd. 3 S. 331; Düringer-Hachenburg S. 595; zum Teil auch Bach S. 36.

[2]) So die herrschende Meinung; s. Senckpiehl S. 69 und dort Zitierte.

soll, während im allgemeinen die Eisenbahn nachträgliche Verfügungen zu beachten hat, wenn sie sie formlos annimmt, wie oben § 5 VIII ausgeführt.

Der Empfänger ist nur dann berechtigt, in den Frachtvertrag einzutreten, wenn er die aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Verpflichtungen gegenüber der Eisenbahn erfüllt. Alle Pflichten, die dem Absender bisher aus dem Frachtvertrag der Bahn oblagen, hat der Empfänger Zug um Zug zu erfüllen, wenn er die Rechte aus dem Frachtvertrag geltend macht. Art. 405 a. HGB. und § 66 Abs. 1 a. EVO. v. 15. 11. 1892 (RGBl. S. 923) legten hier dem Frachtbrief eine größere Bedeutung bei, indem sie das Recht des Empfängers von der Bezahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge abhängig machten. Dadurch waren die im Frachtbrief verzeichneten Beträge skripturmäßig für die Zahlungspflicht des Empfängers maßgebend. Schon das Handelsgesetzbuch und die Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899 haben aber diese Bestimmung geändert und der Verpflichtung des Empfängers den Frachtvertrag zugrunde gelegt (vgl. Eger, EVO. S. 392).

III. Von einschneidender Wirkung wird die Übergabe des Frachtbriefs seitens der Eisenbahn an den Empfänger.

a) Vor Ankunft des Gutes darf die Eisenbahn den Frachtbrief nicht aushändigen, sonst haftet sie wegen Vertragswidrigkeit für den dadurch entstehenden Schaden. Mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort würden aber die gleichen Wirkungen eintreten, als wenn der Frachtbrief nach der Ankunft des Gutes ausgehändigt worden wäre.

b) Wird der Frachtbrief bei oder nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung dem Empfänger ohne Gut übergeben, so erlischt im Augenblick der Übergabe jedwedes Recht des Absenders aus dem Frachtvertrag, gleichwie durch die Klagerhebung seitens des Empfängers gegen den Frachtführer nach § 76 EVO. (§ 435 HGB.) oder wie durch Übergabe des Ladescheins oder des Gutes ohne Frachtbrief.[3]) Die Eisenbahn hat nur noch die Anweisung des Empfängers zu beachten, und der Empfänger allein kann die Gläubigerrechte aus dem Frachtvertrag, die dem Absender bisher zustanden, im eignen Namen geltend machen. Ihm allein steht jetzt die frachtrechtliche Verfügung über das Gut zu. Sein mittelbarer Besitz am Gute erhält rechtliche Wirksamkeit. Das Verhältnis der während des zu II bezeichneten Stadiums bestehenden Gesamtgläubigerschaft zwischen Absender und Empfänger hat aufgehört. An seine Stelle ist die Alleingläubigerschaft des Empfängers getreten. Der Absender kann das Recht des

[3]) So Jäckel S. 67.

Empfängers weder aufheben noch ändern; es ist unwiderruflich geworden. Der Absender ist seiner Rechte zugunsten des Empfängers verlustig. Er kann nicht einmal mehr Schadensersatz aus dem Frachtvertrage gegen die Eisenbahn einklagen.[4]) Die Rechte, die der Empfänger erwirbt, sind aber durchweg nur rein persönliche, aus dem Frachtvertrag entspringende, keine dinglichen. Die Eisenbahn hat zwar nur noch den Weisungen des Empfängers Folge zu leisten, so daß der Empfänger auch die Befugnis erwirbt, gegenüber der Eisenbahn über das Gut Verfügungen zu treffen. Dieses Verfügungsrecht wirkt jedoch allein gegen die Eisenbahn; es ist ein Gläubigerrecht aus dem Frachtvertrag; ob es auch gegen Dritte wirksam ist, hängt von dem zwischen dem Absender und dem Empfänger bestehenden außerfrachtlichen Rechtsverhältnis ab. Für diese Frage ist die Übergabe des Frachtbriefs ohne Einfluß.[5])

Soweit die Verpflichtung der Eisenbahn durch Vertragserfüllung erschöpft ist, kann der Empfänger natürlich die ursprünglich dem Absender zustehenden Rechte nicht mehr erwerben. Der Empfänger kann daher das Gut nicht auf Grund des alten Frachtvertrages an einen neuen Empfänger weiter befördern lassen; ebenso sind die Anweisungen zum Rücktransport, Seitentransport oder Transport über die Bestimmungsstation hinaus unter alter Adresse von dem Abschlusse eines neuen Frachtvertrages abhängig.[6])

Auf den Ort, wo der Frachtbrief übergeben wird, kommt nichts an.[7]) Erforderlich ist nur die Übergabe des Frachtbriefs seitens der Eisenbahn an den Empfänger. Wenn der Absender den Frachtbrief dem Empfänger unmittelbar übergibt, so ist die Übergabe bis zur Genehmigung der Eisenbahn und bis zur Ankunft des Gutes am Ablieferungsort wirkungslos. Es genügt die Übergabe an einen Vertreter des Empfängers. Als solche sind meist anzusehen die nicht bahnamtlich bestellten Rollfuhrleute, in manchen Fällen auch die Zollbehörde. Der Adreßspediteur ist selbst Empfänger.[8])

Die Übergabe des Frachtbriefs an die Zollbehörde steht der Übergabe an den Empfänger zweifellos dann gleich, wenn zugleich das Gut an die Zoll- oder Steuerverwaltung in solchen Räumen oder Niederlagen derselben übergeben wird, die nicht unter Verschluß oder Mitverschluß der Eisenbahn stehen. Denn eine solche

---

[4]) So Handelsgericht Gent in EEE. Bd. 24 S. 253.

[5]) Nicht richtig Schröder in Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 36 S. 42, der an die Übergabe des Frachtbriefs auch den Eigentumserwerb knüpft.

[6]) So Eger, EVO. S. 379.

[7]) So Eger, Frachtrecht Bd. 2 S. 119.

[8]) So EEE. Bd. 24 S. 348 Nr. 262.

Übergabe gilt nach § 76 EVO. Abs. 1 als Ablieferung. Bleibt aber das Gut auf Grund des Frachtvertrags im Besitz oder Mitbesitz der Eisenbahn, während der Frachtbrief allein der Zollbehörde übergeben wird, so gerät der Empfänger in eine mißliche Lage. Er kann weder Gut noch Frachtbrief erlangen und schwebt in Gefahr, daß der Absender ihm das Recht des Eintritts in den Frachtvertrag entzieht. Klage aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn kann er auch nicht erheben, da eine Verkürzung seiner Rechte nicht vorliegt. Andererseits hätte er den Vorteil, daß er das Ergebnis der Untersuchung des Gutes durch die Zollbehörde abwarten und danach sich über die Hereinnahme des Gutes schlüssig machen könnte. Das Gesetz sieht eine besondere Regelung dieses Falles nicht vor. Man wird sagen müssen, daß die Übergabe des Frachtbriefes an die Zollbehörde der Übergabe an den Empfänger hier grundsätzlich nicht gleichsteht. Die Eisenbahn als Inhaberin des Gutes zur Zeit der Entstehung des Zollanspruchs ist verpflichtet, die Zollbehandlung zu besorgen, der Empfänger ist dazu nur berechtigt. Die Zollbehörde kann daher grundsätzlich nicht als Vertreterin des Empfängers angesehen werden. Sie wird es aber dann, wenn die Eisenbahn dem Empfänger den Anspruch auf Herausgabe des Frachtbriefs abtritt. Die Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger wird dann rechtlich durch Abtretung des Herausgabeanspruchs ersetzt. Tatsächlich wird sich diese Abtretung meist so vollziehen, daß der Empfänger einfach mit Erlaubnis der Eisenbahn die Zollbehandlung besorgt und damit den Willen, in den Frachtvertrag einzutreten, zu erkennen gibt. Anerkanntermaßen muß der Empfänger in den Frachtvertrag eingetreten sein, ehe er die Zollabfertigung besorgen oder auch nur der Zollabfertigung beiwohnen kann.[9]) Das Recht des Empfängers, nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte die zoll- oder steueramtliche Behandlung zu besorgen, setzt den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag und damit die Übergabe des Frachtbriefs oder des Frachtgutes voraus.

Die Regel, daß der Empfänger die Übergabe des Frachtbriefs bei oder nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung verlangen könne, erleidet eine Ausnahme, wenn der Absender im Frachtbrief das Recht des Empfängers, die Zollbehandlung zu besorgen, ausgeschlossen hat. In diesem Falle kann der Empfänger erst nach Erledigung der Zollabfertigung die Rechte aus dem Frachtvertrage geltend machen, auch wenn das Gut schon am Bestimmungsorte angekommen ist.

---

[9]) So Bach S. 40.

Unter Übergabe im Sinne des § 73 Abs. 9 EVO. (§ 433 Abs. 2 HGB.) ist nicht nur die körperliche Übergabe zu verstehen. Jede Übergabehandlung der Frachtführerin, die mit dem Willen der Aufgabe des frachtrechtlichen Gewahrsams geschieht und dem Empfänger gegenüber vorgenommen wird, begründet die Übergabe. Es gehört weiter dazu die Annahme des Frachtbriefs oder der Abtretung des Herausgabeanspruchs durch den Empfänger. Die Vorlegung oder auch die Übergabe des Frachtbriefs zur bloßen Einsichtnahme hat nicht die rechtliche Wirkung der Übergabe nach § 73 Abs. 9 EVO.[10]) Wohl aber erklärt der Empfänger die Annahme des Frachtbriefs, wenn er sich ihn vorlegen läßt und nicht beanstandet.[11])

In die frachtrechtlichen Verpflichtungen tritt der Empfänger durch die Annahme des Frachtbriefs allein noch nicht ein. Er ist jetzt weder zur Abnahme des Gutes noch zur Zahlung der Fracht persönlich verpflichtet. Die Eisenbahn kann ihn noch nicht darauf verklagen.[12]) Er kann aber verpflichtet werden, soweit er verfügende Anweisungen solcher Art, wie sie ihm schon vor Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte zustanden, nach Annahme des Frachtbriefs gibt. Lehnt der Empfänger nach Erteilung solcher verpflichtender Anweisungen den Eintritt in den Frachtvertrag ab, so haftet er auf Grund der Anweisung aus selbständigem Vertrag, z. B. aus Auftrag, Dienstvertrag oder Werkvertrag, je nach Art der Anweisung. Tritt er aber in den Frachtvertrag ein, dann ist die Anweisung als Ausfluß seines Gläubigerrechts aus dem Frachtvertrag anzusehen.

Solange der Empfänger das Gut noch nicht angenommen oder nach Erlöschen der Rechte des Absenders noch keines derjenigen Rechte weiter geltend gemacht hat, deren Wirksamkeit von der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte abhängt, ist er berechtigt, seine Rechte aufzugeben mit der Wirkung, daß er alle Rechte aus dem Frachtvertrag verliert, mag er auch den Frachtbrief angenommen und Anweisungen der bezeichneten Art erteilt haben. Der Verlust der Rechte vollzieht sich mit rückwirkender Kraft in der Weise, daß der Rechtserwerb als niemals eingetreten gilt (§ 333 BGB.). Die Rechte des Absenders leben von selbst im vollen Umfange wieder auf. Der Empfänger hat dann niemals Rechte oder Pflichten aus dem Frachtvertrage erworben. Er kann aus dem Frachtvertrag weder gegen die Eisenbahn klagen noch

---

[10]) So Düringer-Hachenburg S. 588.
[11]) So Düringer-Hachenburg S. 598.
[12]) So Goldschmidt S. 751; Thöl S. 63; Senckpiehl S. 70; Jäckel S. 71.

von der Eisenbahn verklagt werden. Er ist daher auch nicht auf Grund des Frachtvertrags zur Rückgabe des Frachtbriefs verpflichtet, sondern in der Übergabe und Annahme des Frachtbriefs liegt dann ein besonderer Vertrag, der den Anspruch auf Rückgabe des Frachtbriefs bei Auflösung des Vertrags in sich schließt, und zwar sind die Kontrahenten dieses Vertrags der Absender und der Empfänger. Die Eisenbahn handelt hier als Vertreterin des Absenders. Die Klage auf Rückgabe des Frachtbriefs ist im Namen des Absenders zu führen.

IV. In den meisten Fällen verbindet sich mit der Annahme des Frachtbriefs durch den Empfänger zugleich die Annahme des Frachtgutes.[13]) Wenn der Empfänger den Frachtbrief vorbehaltlos annimmt, so nimmt er mit dem Frachtbrief zugleich das von der Eisenbahn angebotene Gut an. Die zu III. geschilderten Wirkungen der Übergabe des Frachtbriefs werden nur dann eintreten, wenn der Empfänger den Frachtbrief unter dem Vorbehalt annimmt, daß er die Annahme des Frachtgutes vorläufig ablehne.[14])

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefs — Gleichzeitigkeit ist nicht erforderlich — tritt der Empfänger in die aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Verpflichtungen ein, die bisher dem Absender oblagen, abgesehen von dem Falle der Frachtnachforderung bei frankierten Sendungen (§ 70 Abs. 2 EVO.). Die Eisenbahn kann ihn jetzt auf Erfüllung der Verpflichtungen verklagen.

Jedoch nicht nur die Annahme des Frachtbriefs im Verein mit der Annahme des Frachtgutes erzeugt diese Rechtswirkung. Auch dann tritt der Empfänger in die aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Verpflichtungen ein, wenn er nach Erlöschen der Rechte des Absenders (§ 73 Abs. 9 EVO.) eines derjenigen Rechte aus dem Frachtvertrage geltend macht, die er mit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte erwirbt, deren rechtliche Wirksamkeit gegenüber der Eisenbahn von der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte abhängt. Sie seien im folgenden kurz Ankunftsrechte genannt. Die Annahme des Frachtgutes ist nur die Geltendmachung der wichtigsten dieser Ankunftsrechte. Der Eintritt des Empfängers in die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage, die bisher dem Absender oblagen, vollzieht sich demnach, sobald der Empfänger nach dem Erlöschen der Rechte des Absenders (gemäß § 73 Abs. 9 EVO.) ein Ankunftsrecht geltend macht.

---

[13]) So Bach S. 37; and. M. Lehmann S. 865; Düringer-Hachenburg S. 599.

[14]) Die Annahme des Gutes ist streng zu scheiden von der Abnahme. Wie die Annahme des Frachtbriefs nicht immer mit der Einlösung zusammenfällt, volle ziehen sich Annahme und Abnahme des Gutes oft getrennt.

Das Gesetz bestimmt in § 76 Abs. 1, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, am Orte der Ablieferung dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut nur dann zu übergeben, wenn der Empfänger alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen zahlt. Es normiert andrerseits in § 76 Abs. 2 das Recht des Emfängers und bestimmt, daß der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte nur dann geltend zu machen, wenn er die sich daraus ergebenden Verpflichtungen erfüllt. Wenn er also die im Frachtvertrag begründeten Rechte oder auch nur eines davon geltend macht, muß er auch die aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Verpflichtungen, und zwar alle, übernehmen.

Die Rechte aus dem Frachtvertrage geltend zu machen, ist nun zwar der Empfänger schon nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung befugt. Aber die Übernahme der Absenderverpflichtungen durch den Empfänger setzt das Erlöschen der dem Absender zustehenden Gläubigerrechte aus dem Frachtvertrage voraus. Die Gläubigerrechte des Absenders erlöschen, wie wir oben gesehen haben, erst dann, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben wird, oder wenn von dem Empfänger gemäß § 76 Abs. 2 EVO. Klage gegen die Eisenbahn erhoben wird. Drei Voraussetzungen bedingen demnach den Eintritt des Empfängers in die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage:

1. die Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte;
2. die Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger oder statt dessen die Klagerhebung gemäß § 76 Abs. 2 EVO.;[15])
3. die Geltendmachung eines Ankunftsrechtes.

Die mit der Übergabe des Frachtbriefs verbundene Annahme desselben enthält bereits die Geltendmachung eines Ankunftsrechtes, durch die zugleich der Untergang der Verfügungsrechte des Absenders besiegelt wird. Die Geltendmachung dieses Rechtes allein vermag aber den Eintritt des Empfängers in die Verpflichtungen nicht herbeizuführen; denn dieses Recht ist kein verpflichtendes. Wenn der Empfänger den Frachtbrief allein ohne Gut annimmt, muß er ja die Annahme des Gutes ausdrücklich vorbehalten; und in dem Vorbehalt liegt der Ausdruck des Willens, eine Verpflichtung vorläufig nicht zu übernehmen. Wenn der Empfänger die Klage erhebt, so hängt in gleicher Weise sein Eintritt in die Verpflichtungen des Frachtvertrags davon ab, daß er ein verpflichtendes Recht mit der Klage geltend macht. Wenn er z. B.

---

[15]) Auch die Übergabe des Ladescheins oder des Frachtgutes ohne Brief (s. oben Anm. 3).

in der Klage die Übergabe des Frachtbriefs allein beansprucht, so tritt er in die aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Verpflichtungen noch nicht ein; wohl aber, wenn die Klage ein verpflichtendes Ankunftsrecht zum Gegenstand hat, z. B. den Anspruch auf Herausgabe des Gutes. Dann tritt zur Klagerhebung, die für sich allein die Geltendmachung eines Ankunftsrechtes darstellt, noch die Ausübung eines verpflichtenden Ankunftsrechtes.[16])

Die rechtliche Gestaltung des Eintritts des Empfängers in die Verpflichtungen des Frachtvertrags ist eine sehr umstrittene Frage, die hier unerörtert bleiben muß. Hervorzuheben ist nur, daß anerkanntermaßen der Frachtbrief für sie keinerlei Bedeutung hat (vgl. Staub S. 187,4 und die Zusammenstellung bei Reifenrath B. I, 3).

Der Umfang der Verpflichtungen des Empfängers geht über die Bestimmung des § 76 Abs. 4 EVO. hinaus. Grundsätzlich übernimmt der Empfänger alle im Frachtvertrage begründeten Pflichten. Ob sie aus dem Frachtbriefe hervorgehen, ist gleichgültig. Sie können ihrer Art nach sehr verschieden sein. So gehört dazu die Pflicht zur Abnahme des Gutes, und zwar der ganzen Sendung, d. h. aller in einem Frachtbriefe verzeichneten Güter. Denn nach § 73 Abs. 3 EVO. kann der Absender nach Abschluß des Frachtvertrages nur noch über die ganze Sendung verfügen. Die Verfügung des Absenders muß für alle Teile der Sendung die gleiche sein. Diese Beschränkung des Verfügungsrechts übernimmt der Empfänger. Mehr Recht kann er nicht erwerben, als der Absender selbst besitzt.[17])

Für die vornehmste Verpflichtung, die der Empfänger übernimmt, bestimmt § 76 Abs. 4 EVO., daß der Empfänger durch Annahme des Frachtbriefs und des Frachtgutes verpflichtet sei, der Eisenbahn nur noch nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten. Dem Wortlaute des Gesetzes nach ist demnach für die Zahlungspflicht des Empfängers nicht mehr der Frachtvertrag im allgemeinen, sondern der Frachtbrief maßgebend. Aber nicht der Skripturbestand des Frachtbriefs, sondern der Frachtvertrag, der sich im Frachtbrief widerspiegelt, bestimmt den Umfang der Zahlungspflicht. Das ergibt sich aus dem Vergleiche der Bestimmungen des § 76 Abs. 4 und der Abs. 1 u. 2. Nach letzteren ist die Eisenbahn nur gegen Zahlung der durch den Frachtvertrag

---

[16]) Der I. Zivilsenat des RG. hat neuerdings in einer Entsch. v. 26. 6. 1909 (EEE. Bd. 26 S. 189) die ganz unhaltbare Ansicht aufgestellt, daß der Empfänger überhaupt nicht in den Frachtvertrag eintrete. Eine Begründung dieser Ansicht ist nicht beigefügt. Es dürfte deren auch kaum eine geben. über § 76 Abs. 2 Satz 1 EVO. (§ 435 HGB.) kommt auch das RG. nicht hinweg.

[17]) And. M. Eger, EVO. S. 411 Anm. 350.

begründeten Forderungen oder gegen Erfüllung der aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Verpflichtungen seitens des Empfängers zur Übergabe des Frachtbriefs und des Gutes verpflichtet. Wollte man der in Abs. 4 geregelten Zahlungspflicht die ziffernmäßigen Angaben des Frachtbriefs zugrunde legen, so stände Abs. 4 mit Abs. 1 u. 2 in unlösbarem Widerspruch. Auch die Bestimmung, daß für die Berechnung der Fracht die Tarife maßgebend sind, würde dann durch § 76 Abs. 4 überholt. Der Empfänger hat nicht den im Frachtbrief, sondern den im Tarif festgesetzten Betrag zu zahlen. Ferner bestimmt § 76 Abs. 5 EVO., daß die Empfangsbahn alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen einzuziehen habe. Der Inhalt des Frachtbriefs ist für die Einziehungspflicht der Empfangsbahn bedeutungslos. Die Worte „nach Maßgabe des Frachtbriefs" bedeuten daher „nach dem aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Frachtvertrag".[18]) Dem Frachtbrief gleichzuachten sind die Anlagen der nachträglichen Verfügungen, die, wie oben ausgeführt, Bestandteile des Frachtbriefs werden. Der Umfang der Zahlungspflicht des Empfängers gegenüber der Eisenbahn bestimmt sich somit, nachdem Frachtbrief und Frachtgut vom Empfänger angenommen sind, ausschließlich nach dem schriftlichen Inhalte des Frachtbriefs und seiner Anlagen. Mündliche Vereinbarungen, die zwischen dem Absender und der Eisenbahn getroffen worden sind, berühren sie in keiner Weise. Sie bemißt sich aber nach der Gesamtheit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben und Erklärungen, wie solche nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte auszulegen sind. Nicht die einzelne ziffernmäßige Angabe der Fracht oder der Provision ist maßgebend, sondern die Fracht und die Provision, die unter Zugrundelegung der im Frachtbrief in Bezug genommenen Tarife und Bestimmungen richtig berechnet ist. Es genügt hierzu jede Bezugnahme auf Gesetz, Reglements, Tarife, Statuten, Ortsgebräuche, Begleitpapiere, Rechnungen u. a.[19]) Falsche Berechnung kann jederzeit, auch nach Aushändigung des Frachtbriefs, berichtigt werden. Der Empfänger kann sich nicht deshalb auf den eingesetzten Betrag berufen, weil er im Frachtbrief steht. Ja, der Empfänger kann zur Zahlung einer Forderung noch verpflichtet sein, obwohl der Betrag der Forderung gar nicht im Frachtbrief angegeben ist, wenn nur der Grund des Forderungsrechtes der Eisenbahn darin erwähnt ist, sei er auch noch so all-

---

[18]) So EEE. Bd. 25 S. 135 (OLG. Hamburg); Seufferts Arch. Bd. 32 S. 343, Bd. 33 S. 327, Bd. 28 S. 152, Bd. 47 S. 143; auch EEE. Bd. 23 Nr. 94 (Bez.-Ger. Wien).

[19]) So Eger, EVO. S. 412.

gemein in der bloßen Bezugnahme eines Tarifs versteckt. Es kommt nichts darauf an, ob die Forderung oder ihre Begründung schon im Frachtbrief angegeben war, als der Absender der Eisenbahn den Frachtbrief übergab, oder ob sie später von der Eisenbahn hinzugefügt worden ist. Voraussetzung ist aber, daß die hinzugefügte Erklärung Vertragsbestandteil durch Genehmigung des Frachtberechtigten oder durch gesetzliche oder tarifarische Eintragungspflicht wird, falls sie nicht etwa schon in allgemeinerer Fassung im Vertrag enthalten ist.[20])

Zu wenig berechnete Fracht hat der Empfänger bei unfrankierten Sendungen allein und voll nachzuzahlen, bei Freisendungen nur insoweit, als nicht der Absender nach Maßgabe seines Freivermerks für die Nachzahlung haftet (§ 70 Abs. 2 EVO.). In der Regel umfaßt die Nachzahlungspflicht des Empfängers alle Beförderungskosten, das sind tarifmäßige Fracht, tarifmäßige Nebengebühren, und die bei der Beförderung erwachsenen baren Auslagen sowie Nachnahmeforderung und Frachtzuschläge. Die Frachtzuschläge hat er nach § 60 Abs. 5 EVO. als Gesamtschuldner mit dem Absender zu tragen; gleichgültig ist, ob der Empfänger die den Frachtzuschlag begründenden Tatsachen kannte oder kennen mußte. Denn der Frachtzuschlag ist verwirkt ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht (§ 60 Abs. 1 EVO.).[21]) So hat der Empfänger auch Ersatz des durch den Absender verursachten Schadens zu tragen.[22])

Im allgemeinen erlöschen mit dem Eintritt des Empfängers in die frachtvertraglichen Verpflichtungen die Pflichten des Absenders aus dem Frachtvertrage. Der Absender wird jedoch nicht völlig aus dem Vertragsverbande entlassen. So haftet er auch nach Übergabe des Gutes und des Frachtbriefs als Gesamtschuldner mit dem Empfänger für Frachtzuschläge (§ 60 Abs. 4 EVO.). Er hat ferner nach Maßgabe seines Freivermerkes die zu wenig berechnete Fracht nachzuzahlen (§ 70 Abs. 2 EVO.). Im übrigen aber sind seine Verpflichtungen erloschen. Lediglich seine Haftung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen nach § 57 EVO. bleibt bestehen, aber auch hier mit dem Zusatz: es sei denn, daß die Eisenbahn die Unrichtigkeit und Unvollständigkeit der Frachtbriefangaben kannte oder kennen mußte. Insoweit haftet der Absender mit dem Empfänger als Gesamtschuldner weiter.

---

[20]) Allein die Annahme des Gutes vermag dem Frachtbrief erhöhte Bedeutung zu verleihen. Durch die Geltendmachung eines anderen verpflichtenden Ankunftsrechtes treten diese Wirkungen nicht ein.

[21]) And. M. Jäckel S. 76.

[22]) So Düringer-Hachenburg S. 596; Hellwig S. 482.

Wenn die Eisenbahn den Frachtbrief und das Gut übergibt, ohne die ihr gebührenden Beträge einzuziehen, so kann sie sich nachträglich nur in den erwähnten Fällen an den Absender halten.[23])

Der Meinung Senckpiehls (S. 266), daß der Schuldner des Nachforderungsanspruchs immer der Frachtzahler sei, ist zwar grundsätzlich beizupflichten. Es kann aber der Fall eintreten, daß der Absender als Nichtfrachtzahler die Fracht nachzuzahlen hat. Wenn z. B. bei unfrankierter Sendung der Nachforderungsanspruch auf falsche Deklaration des Gutes zurückzuführen ist, die sich erst nach Aushändigung des Frachtbriefs an den Empfänger herausstellt, so kann der Empfänger wegen der Nachforderung nicht in Anspruch genommen werden. Denn er ist nur zur Zahlung nach Maßgabe des Frachtbriefs verpflichtet.

Das Pfandrecht des Frachtführers ist von der Übergabe des Frachtbriefs oder von dessen Inhalt nicht abhängig. Da aber der Frachtführer wegen aller im Frachtvertrag begründeten Forderungen ein Pfandrecht am Gute hat, vom Empfänger jedoch nur nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung verlangen kann, wenn Brief und Gut abgeliefert sind, so kann es vorkommen, daß der Frachtführer nur in Verfolg seines Pfandrechts volle Befriedigung verlangen kann, wenn eine Forderung nicht aus dem Frachtbriefinhalt ersichtlich ist. Der Empfänger hat die Mehrforderung nicht zu bezahlen, der Absender möglicherweise auch nicht. Es bleibt also der Eisenbahn nur übrig, sich aus dem Pfande zu befriedigen, wenn es dazu noch Zeit ist.

V. Wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, so entscheidet dieser allein für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger. Die nicht in den Ladeschein aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrags sind dem Empfänger gegenüber unwirksam, sofern nicht der Ladeschein ausdrücklich auf sie Bezug nimmt (§ 446 HGB.). Enthält daher der Ladeschein den Inhalt des Frachtbriefs nur unvollständig oder widerspricht sein Inhalt dem des Frachtbriefs, so wird der Frachtbrief dem Empfänger gegenüber insoweit vollkommen außer Wirkung gesetzt.

VI. Wenn ein Frachtbriefduplikat ausgestellt wird, ist auch die Vorlegung desselben erforderlich zur Geltendmachung der Rechte.

---

[23]) So wohl auch OLG. Hamm und RG.; vgl. EEE. Bd. 22 S. 16, Bd. 23 S. 132 u. 296, Bd. 26 S. 189; and. M. Düringer-Hachenburg S. 600; Hellwig S. 483; Jäckel S. 79; vgl. auch EEE. Bd. 26 S. 1.

§ 9.

Die prozessuale Bedeutung.

Die oben § 7 ausgeführten Regeln über die Beweiswirkungen des Frachtbriefinhalts gelten auch im Verhältnis zwischen Eisenbahn und Empfänger. Der Frachtbrief macht in dem oben erwähnten Umfange Beweis gegen alle Vertragsbeteiligten.[1]) Für den Empfänger gewinnt aber der Frachtbrief hinsichtlich des Beweises eine besondere Bedeutung durch die Bestimmung des § 76 Abs. 4 EVO. Da der Eisenbahn die Verwahrungspflicht hinsichtlich des Frachtbriefs bis zur Bezahlung ihrer Forderungen obliegt und der Empfänger nur gegen Zahlung aller im Frachtvertrag begründeten Forderungen die Aushändigung des Frachtbriefs verlangen kann, so macht der Frachtbrief, wenn er sich in der Hand des Empfängers befindet, Beweis dafür, daß die Eisenbahn nicht nur nach Maßgabe des Frachtbriefs, sondern wegen aller ihrer Forderungen befriedigt ist, wenn nicht aus dem Frachtbrief selbst ein anderes hervorgeht.

Aber der Frachtbrief und seine Anlagen erbringen auch hier nicht den Beweis der formalen Wahrheit. Hinsichtlich jeder Frachtbriefangabe kann sowohl der Empfänger wie die Eisenbahn den Gegenbeweis führen.

---

[1]) s. Endemann Bd. 3 zu § 338.

D. Die rechtliche Bedeutung des Eisenbahnfrachtbriefs.

§ 10.

Der deutsche Eisenbahnfrachtbrief hat, wie aus vorstehender Betrachtung hervorgeht, keine einheitliche rechtliche Bedeutung. Er erfährt eine dreifache Wandelung. Solange der Frachtbrief sich noch in der Hand des Absenders befindet, ist er rechtlich noch nichts. Er gewinnt erst das Leben mit der Übergabe seitens des Absenders an die Eisenbahn. Er wird damit das Mittel einer schriftlichen Offerte. Mit der Abstempelung, die die Eisenbahn vorzunehmen hat, verwandelt er sich in eine Vertragsurkunde und nimmt schließlich, wenn er vom Empfänger mit dem Gute angenommen ist, den Charakter einer nach Maß der Skriptur verpflichtenden Urkunde an. Beweisurkunde wird er schon mit der Begebung.

I. Das Gesetz sagt in § 61 EVO.: „Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat. Es versteht daher unter Frachtbrief schon die Urkunde, die der Absender überreicht. Sie wird nicht erst dadurch zum Frachtbriefe, daß die Eisenbahn sie annimmt, sondern die Eisenbahn nimmt bereits den Frachtbrief an; die Urkunde ist vor der Annahme schon Frachtbrief. Daher ist der Frachtbrief bis zur Aufdrückung des Annahmestempels keine Vertragsurkunde, sondern lediglich eine schriftliche, formgebundene Offerte des Absenders zum Vertragsschlusse, als solche aber Voraussetzung des Vertragsschlusses. Nur der Absender hat seine Vertragserklärungen, gegebenenfalls auch nur einen Teil derselben, in die Schriftform zu kleiden, wobei nicht einmal seine eigene Unterschrift wesentlich ist. Die Gültigkeit des Frachtvertrags ist nicht davon abhängig, daß er schriftlich gemacht wird, sondern das Wesentliche ist die Übergabe einer formellen Urkunde, des Frachtbriefs. Der Eisenbahnfrachtvertrag ist daher kein Formal-, sondern lediglich ein Realvertrag (s. oben § 3). Der Frachtbrief ist als Teil des Gutes anzusehen. Seine Gutsbegleitschaft ist in dem Worte „Mit" des ersten Satzes des

§ 61 EVO. deutlich zum Ausdruck gekommen. Die konstitutive Wirkung des Frachtbriefs liegt nicht in der Schriftform, sondern in der Übergabe. Darum braucht der Absender den Frachtbrief nicht handschriftlich zu unterzeichnen, auch nicht eigenhändig auszufüllen.

Seinem juristischen Zweck nach stellt sich der vom Absender der Eisenbahn zu übergebende Frachtbrief als Offerte dar, die den Vertragswillen des Absenders zum mindesten in seinen Grundzügen zum Ausdruck bringt.[1]) Er muß daher unbedingt über die drei Essentialia des Frachtvertrags (Absender, Gut, Bestimmungsort) Aufschluß geben. Sein wirtschaftlicher Zweck ist ein mannigfaltiger. Er dient vor allem als Kautel zur Einhaltung der für den Eisenbahnfrachtverkehr vom Gesetz vorgeschriebenen Bahnen, sodann zur Verkehrserleichterung für den Frachtführer sowohl wie für den Empfänger. Die Literatur sucht zumeist aus diesem wirtschaftlichen Zweck heraus die rechtliche Natur des Frachtbriefs zu erklären.[2])

II. Wenn die Eisenbahn den Annahmestempel aufdrückt, wird der Frachtbrief zur Vertragsurkunde mit der Besonderheit, daß die Unterschrift der Vertragsbeteiligten nicht handschriftlich gezeichnet zu werden braucht. Die Unterschrift wird durch Druck, Stempel u. a. vollgültig ersetzt. Dispositive, konstitutive Urkunde ist der Frachtbrief als Vertragsurkunde nicht. Selbst wenn der Zeitpunkt der Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe und der der Abstempelung zusammenfallen sollten, so können doch für den Frachtvertrag gültige Nebenabreden gleichzeitig mündlich geschlossen werden.

Schwierigkeit bietet die Umgrenzung der Vertragsurkunde. Denn der Frachtbrief ist zur Zeit der Abstempelung noch keine abgeschlossene Urkunde. Die Eisenbahn kann und muß nötigenfalls nach der Aufdrückung des Annahmestempels Eintragungen bewirken, die Bestandteile der Vertragsurkunde werden. Nach der oben (§ 7 c Ziff. 3) aufgestellten Regel wird man zur Vertragsurkunde außer den vom Absender bewirkten alle diejenigen Eintragungen rechnen müssen, zu deren Vornahme die Eisenbahn gesetzlich oder tarifarisch verpflichtet ist.

III. Am Ende seiner Laufbahn erlangt der Frachtbrief eine besondere rechtliche Bedeutung. Die Annahme des Gutes und des Frachtbriefs durch den Empfänger wirkt nach Art einer Skripturobligation. Eine Skripturobligation aber entsteht nicht.[3])

---

[1]) So Düringer-Hachenburg S. 537; Jäckel S. 15.
[2]) vgl. die Zusammenstellung bei Jäckel S. 6 f.
[3]) So Lehmann S. 855.

Nur hinsichtlich der Zahlungspflicht des Empfängers bewirkt der Frachtbrief eine skripturobligationsähnliche Verpflichtung zufolge der Bestimmung des § 76 Abs. 4 EVO., wonach der Empfänger durch Annahme des Frachtbriefs und des Gutes verpflichtet wird, der Eisenbahn nur noch nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten. Dadurch erlangt der Empfänger das Recht auf Aushändigung des Gutes und des Frachtbriefs, ohne die Eisenbahn auch wegen der Forderungen befriedigen zu müssen, die nicht aus dem Frachtbriefe hervorgehen. In diesem Falle erwirbt der Empfänger als Erwerber des Frachtbriefs ein Recht nach Maßgabe des Frachtbriefs, unabhängig von Einreden, die der Eisenbahn etwa gegen den Vormann, den Absender, zustehen. Man kann nicht sagen, daß der Charakter des Frachtbriefs als Skripturobligation sich darin äußere, daß er über den Inhalt des der Eisenbahn gegen den Empfänger zustehenden Verfügungsrechts entscheide; denn das Wesen der Skripturobligation liegt gerade darin, daß der Erwerber des Papiers ein Recht nach Maßgabe des Papiers erwerbe. Die Eisenbahn aber erwirbt das Frachtpapier nicht; der Frachtbrief ist in dem Umfange, den er als Träger einer skripturobligationsähnlichen Wirkung hat, noch gar nicht vorhanden, wenn die Eisenbahn in den Besitz des Frachtbriefs gelangt. Sie erwirbt auch aus dem Frachtbrief kein Recht, sondern sie schafft die Obligation, sie wird skripturmäßig obligiert und darf nicht mehr fordern, als der Frachtbrief ausweist.

Ratsamer wäre es wohl, den herkömmlichen Vergleich der erwähnten Wirkung des Frachtbriefs mit der einer Skripturobligation völlig über Bord zu werfen. Denn die hauptsächlichste Bedeutung der Skripturobligation liegt in dem Versprechen des Ausstellers, daß er nach Maßgabe der Schrift verpflichtet sein wolle. Die Eisenbahn verspricht aber niemals, daß sie gehalten sein wolle, nur nach Maßgabe des Frachtbriefs vom Empfänger Zahlung zu fordern.

Die skripturobligationsähnliche Wirkung des Frachtbriefs erstreckt sich auf alle im Frachtbrief enthaltenen Angaben und Erklärungen, gleichgültig ob sie vom Absender oder von der Eisenbahn herrühren, ob ihre Eintragung vorgeschrieben oder nur zulässig ist, und ob sie vor oder nach Vertragsschluß eingetragen worden sind. Nötigenfalls wird man hier sogar nichtaufnahmefähige Erklärungen als zum Frachtbrief gehörig bezeichnen müssen.

Ein Wertpapier ist der Frachtbrief niemals, weder ein vollkommenes noch ein unvollkommenes. Denn sein Besitz ist für die Ausübung und Übertragung des in der Urkunde verbrieften Rechtes entbehrlich, auch nicht Voraussetzung für die Übertragung dieses Rechtes. Der Frachtbrief ist keine Urkunde über ein Privat-

recht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist (Brunner in Endemanns Handb. S. 147). Durch Beschlagnahme des Frachtbriefs kann weder der Herausgabeanspruch noch das Frachtgut gepfändet werden.[4])

Ebensowenig ist der Frachtbrief ein Warenpapier.[5]) Er stellt keinerlei Verpflichtung zur Leistung einer Ware dar. Die Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger beendigt zwar das Verfügungsrecht des Absenders, verschafft aber dem Empfänger kein dingliches Recht am Gute.

Nicht beizupflichten ist der Ansicht Jäckels (S. 19), daß der Frachtbrief durch die Übergabe desselben an den Empfänger zum Wertpapier werde. Mag auch der Gegenstand des Frachtbriefs in diesem Falle ein obligatorisches Recht sein, zur Geltendmachung seines Verfügungsrechtes bedarf der Empfänger nicht des Besitzes des Frachtbriefs.[6])

IV. In allen Stadien seines Laufs ist der Frachtbrief deklaratorische Urkunde und als solche sowohl schlichte Beweisurkunde als auch Legitimationszeichen. Die von ihm bezeugten rechtlichen Vorgänge kommen durch die Verlautbarung in ihm rechtlich weder zur Entstehung noch ist ihr Bestand davon abhängig (mit wenigen Ausnahmen vgl. oben § 5). Sie werden zwar durch den Frachtbrief bewiesen, können aber auch durch andere Mittel bewiesen werden, und der durch den Frachtbrief erbrachte Beweis kann durch andere Beweismittel entkräftet werden. Zugleich übt hierbei der Frachtbrief die Funktion eines Legitimationszeichens aus, das zur geschäftlichen Verkehrserleichterung gegeben wird (vgl. EEE. Bd. 23 S. 267 Nr. 176).

---

[4]) vgl. Henrici in Schmidts zivilprozeßrechtlichen Forschungen 1908 Heft 3.
[5]) So Cosack S. 398; and. M. Endemann S. 628; Hellwig S. 491.
[6]) Dem Empfänger stehen ja, wie auch Jäckel richtig annimmt, alle diese Rechte schon vom Beginn des Vertrages an zu, wenn auch nur latent.

E. Besonderheiten des durchgehenden Frachtbriefs im Samtfrachtrecht.

§ 11.

Zur Beförderung eines Gutes an seinen Bestimmungsort muß der Absender sich oft der Hilfe mehrerer Frachtführer bedienen. Es bieten sich ihm hierzu vier Möglichkeiten.

a) Er schließt mit jedem einzelnen Frachtführer einen besonderen Vertrag und gibt einem jeden einen besonderen Frachtbrief, der über die Strecke lautet, in der der einzelne den Transport zu führen hat.

b) Er schließt mit dem ersten Frachtführer den Frachtvertrag über die ihm unterstehende Teilstrecke und gibt ihm den Auftrag, in seinem, des Absenders, Namen den Transport durch andere weiter führen zu lassen.

c) Er schließt mit dem ersten Frachtführer den Frachtvertrag über die ganze bis zum Bestimmungsort reichende Strecke; der erste Frachtführer seinerseits tritt selbständig mit den Unterfrachtführern in ein Vertragsverhältnis.

d) Er schließt mit dem ersten Frachtführer den Frachtvertrag über die ganze Strecke mittels durchgehenden Frachtbriefs (sogen. Samtfrachtvertrag).

Alle vier Arten kommen auch im Eisenbahnfrachtverkehr vor (vgl. Senckpiehl S. 60). Besondere frachtrechtliche Erscheinungen treten nur beim Samtfrachtvertrag auf. Die annehmende Bahn haftet beim Samtfrachtvertrag für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger. Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem durchgehenden ursprünglichen Frachtbrief annimmt, in den Frachtvertrag ein zur sogen. Zwangsgemeinschaft[1]) als Gesamtgläubigerin und Gesamtschuldnerin mit jeder Vorbahn. Sie übernimmt dadurch die selbständige Verpflichtung zur Ausführung des Frachtvertrags gegenüber der Vorbahn sowohl wie gegenüber dem frachtberechtigten Absender oder

---

[1]) So Bach S. 76.

Empfänger. Aber nicht der gesamte Frachtvertrag mit mündlichen oder schriftlichen Nebenabreden ist für die gesamtschuldnerische Verpflichtung der Unterfrachtführer maßgebend, sondern der Inhalt des durchgehenden Frachtbriefs.

I. Unter dem durchgehenden Frachtbrief ist in erster Linie die schriftliche, der ersten Frachtführerin überreichte Offerturkunde des Absenders und sodann die durch oder nach Abstempelung seitens der ersten Frachtführerin erzeugte Vertragsurkunde zu verstehen (oben § 10 Ziff. II). Wenn ein Frachtführer, sei es der erste oder ein Unterfrachtführer, eine Eintragung bewirkt, zu deren Vornahme er gesetzlich oder tarifarisch verpflichtet ist, wird an dem Bestande des durchgehenden, ursprünglichen Frachtbriefs nichts geändert; die ursprüngliche Vertragsurkunde bleibt bestehen. Eine solche Eintragung gehört zur Vertragsurkunde. Nur im Wege freiwilliger Vereinbarung mit dem Frachtberechtigten kann der Unterfrachtführer die aus dem Frachtbrief hervorgehende Verpflichtung der Vorbahn, nicht durch irgendeine Eintragung erweitern. Eine solche Eintragung verpflichtet weder die Vorbahn noch die dem Eintragenden folgenden Frachtführer, deren Haftung sich nur nach Maßgabe des ursprünglichen Frachtbriefs bestimmt. Der durchgehende Frachtbrief bleibt aber trotzdem bestehen. Ein anderer Frachtbrief wird durch eine solche Eintragung nicht geschaffen.[2]) Die eingetragene Erklärung ist nur für die übrigen Frachtführer nichtig.

Die Bestimmung, daß jede nachfolgende Bahn in den Frachtvertrag gemäß dem ursprünglichen Frachtbriefe eintrete, bedeutet nicht, daß sich Rechte und Pflichten des Unterfrachtführers nach dem ziffern- und buchstabenmäßigen Inhalte des durchgehenden Frachtbriefs richten, sondern auf den wirklichen Vertragswillen des Absenders und des ersten Frachtführers kommt es an (vgl. oben § 8 IV das über die Zahlungspflicht des Empfängers Gesagte).

II. Der durchgehende Frachtbrief bewirkt doppelseitig eine skripturobligationsmäßige Verpflichtung. Die transportführenden Bahnen erwerben die Rechte des ersten Frachtführers nach Maßgabe des durchgehenden Frachtbriefs unabhängig von Einreden, die dem Frachtberechtigten gegen den ersten Frachtführer zustehen. In gleicher Weise erwirbt der Frachtberechtigte gegen die Unterfrachtführer die Rechte aus dem Frachtvertrage nur nach Maßgabe des durchgehenden Frachtbriefs. Auch hier gelten die oben § 10 Ziff. III Abs. 1—3 gegebenen Ausführungen.

[2]) And. M. Eger, Frachtrecht Bd. 2 S. 42; Staub S. 1871.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.